SKRZYDLATA POLSKA

NR 26 (625) • 30. VI. 1963 r. • ROK XIX/XXXIII • CENA 2 zł



WYLĄDOWALI SZCZĘŚLIWIE

Wydarzeniem, które zelektryzowało cały świat, stał się wielodniowy zespołowy lot radzieckich kosmonautów wokół Ziemi. Oto oni: 29-letni ppłk WALERY BYKOWSKI (z prawej), który wykonał na statku „Wostok—5" 82 okrążenia Ziemi i 26-letnia WALENTYNA TIERIESZKOWA (niżej — w skafandrze kosmicznym, podczas posiłku na pokładzie „Wostok—6"), pierwsza bohaterska kosmonautka świata, która wykonała 49 okrążeń Ziemi. Dzielna para kosmonautów wylądowała szczęśliwie w rejonie Karagandy. (patrz informacja na str. 2). Foto: CAF

PO REKORDOWYM LOCIE — POMYŚLNY POWRÓT NA ZIEMIĘ

Walentyna Tiereszkowa i Walery Bykowski wylądowali w rejonie Karagandy

- „Wostok-5" — 120 godz. — 82 okrążenia Ziemi — 3,3 mln km
- „Wostok-6" — 71 godz. — 49 okrążeń Ziemi — 2 mln km
- Precyzyjne działanie urządzeń statków podczas lądowania

W dniu 19 czerwca br o godz. 11 min 20 czasu moskiewskiego, statek kosmiczny „Wostok—6", dokonując 49 okrążeń Ziemi, wylądował w odległości 620 km na północny wschód od Karagandy.

O godz. 14.06 czasu moskiewskiego, dokonując 82 okrążenia Ziemi, statek kosmiczny „Wostok—5" wylądował w odległości 540 km na północny zachód od Karagandy.

Tak jak przewidywano, oba statki wylądowały na tej samej szerokości geograficznej — 53 równoleżniku.

Kosmonauci Walentyna Tierieszkowa i Walery Bykowski czują się dobrze.

Bykowski powrócił z Kosmosu jako nowy kosmonautyczny rekordzista świata. Jego „Wostok" przebywał poza Ziemią ponad 119 godzin, okrążył Ziemię z górą 81 razy i przebył odległość przeszło 3,3 mln km. Lądowanie nastąpiło zgodnie z programem, który przywidywał wyprawę 5-dniową.

„Wostok-6", pilotowany przez Tierieszkową, w ciągu 71 godzin lotu obiegł Ziemię przeszło 48 razy i przebył odległość ok. 2 mln km. Wyprawa pierwszej kosmonautki, zgodnie z planem, trwała 3 dni.

Silniki hamujące obu statków i inne urządzenia zapewniające lądowanie działały precyzyjnie. Lekarze obserwowali kosmonautów przez telewizję także w końcowej fazie ich lotu.

Obszerny program badań naukowych wykonano w całej rozciągłości. Uczeni otrzymali cenne dane porównawcze o wpływie różnych czynników długotrwałego lotu kosmicznego na organizmy mężczyzny i kobiety. Zdobyto bogaty materiał faktyczny, niezbędny do dalszego doskonalenia urządzeń statków kosmicznych.

W czasie lotu kosmonauci kontrolowali pracę urządzeń pokładowych, obserwowali powierzchnię Ziemi, pokrywę chmur, Słońce, Księżyc i gwiazdy, prowadzili rozmaite badania naukowe i przez pewien okres ręcznie sterowali statkami. W ciągu całego lotu regularnie wykonywali próby fizjologiczne i psychologiczne oraz sprawdzali działanie zmysłu równowagi.

Łączność między obu statkami, które w niedzielę w pewnym momencie znajdowały się zaledwie 5 km od siebie, była dobra. Kosmonauci na bieżąco wymieniali wyniki obserwacji.

Wszystkie urządzenia obu statków oraz cała aparatura stacji naziemnych działały nienagannie. Urządzenia telemetryczne i telewizyjne pozwoliły nieprzerwanie czuwać nad stanem kosmonautów i pracą aparatury statków.

JAN WRÓBLEWSKI (Bydgoszcz)

SZYBOWCOWYM MISTRZEM POLSKI

W DNIU 16 czerwca br. na leszneńskim stadionie im. Smoczyka odbyło się oficjalne zakończenie IX Szybowcowych Mistrzostw Polski. Tytuł mistrza Polski na rok 1963 zdobył nieoczekiwanie młody szybownik z Bydgoszczy **JAN WRÓBLEWSKI.** Zwycięstwo jego było w pełni zasłużone i uzyskane po zaciętej i wyrównanej walce z czołowymi pilotami świata. Z satysfakcją też odnotowaliśmy come back Mariana Gorzelaka, wicemistrza świata z 1956 r., który zajął drugie miejsce. Trzecia i czwarta pozycja przypadła aktualnym mistrzom świata, naszym bohaterom z Argentyny Jerzemu Popielowi i Edwardowi Makuli. Dosłownie po piętach deptał mistrzom drugi przedstawiciel młodzieży Franciszek Kępka, który ostatecznie był piąty.

Finisz IX SMP był bardzo zacięty. W dniu 12 czerwca br. odbyła się VIII konkurencja, którą był prędkościowy przelot po trasie Leszno — Zielona Góra — Ostrów Wlkp. — Leszno. Bardzo silny północno-zachodni wiatr skomplikował zadanie i tylko pięciu pilotów przeleciało całą 334-kilometrową trasę. Najlepszy wynik — 51,4 km/h uzyskał Jan Wróblewski. Następnego dnia przy prawie całkowicie bezchmurnym niebie odbyła się IX konkurencja — 2 razy trójkąt 100 km. Metę osiągnęło ośmiu pilotów. Triumfował w tej próbie Stefan Makne (Poznań) prędkością 53,6 km/h. Dnia 14.VI. rozegrana została X i ostatnia konkurencja IX SMP, którą był przelot prędkościowy po trasie Leszno — Wrocław — Ostrów Wlkp. — Leszno (226 km). 17 pilotów lądowało na lotnisku macierzystym. Zwyciężył Edward Makula wynikiem 66,7 km/h.

Dokładne sprawozdanie z IX Szybowcowych Mistrzostw Polski zamieścimy w następnym numerze „Skrzydlatej".

WYNIKI

IX Szybowcowych Mistrzostw Polski

1.	Jan Wróblewski (Bydgoszcz)	— 8 166 pkt.
2.	Marian Gorzelak (Wrocław)	— 7 986 pkt.
3.	Jerzy Popiel (Jelenia Góra)	— 7 736 pkt.
4.	Edward Makula (Katowice)	— 7 668 pkt.
5.	Franciszek Kępka (Bielsko)	— 7 523 pkt.
6.	Jerzy Adamek (Warszawa)	— 7 229 pkt.
7.	Rajmund Jakób (Poznań)	— 7 034 pkt.
8.	Stefan Makne (Poznań)	— 6 921 pkt.
9.	Adam Witek (Kielce)	— 6 854 pkt.
10.	Julian Ziobro (Jelenia Góra)	— 6 831 pkt.
11.	Henryk Muszczyński (Ostrów)	— 6 816 pkt.
12.	Pelagia Majewska (Warszawa)	— 5 967 pkt.
13.	Józef Pieczewski (Łódź)	— 5 804 pkt.
14.	Adela Dankowska (Poznań)	— 5 446 pkt.
15.	Wiktor Sznurowska (Warszawa)	— 5 419 pkt.
16.	Stanisław Kluk (Stalowa Wola)	— 5 305 pkt.
17.	Krzysztof Trzpil (Warszawa)	— 5 283 pkt.
18.	Zenon Skolski (Jelenia Góra)	— 5 166 pkt.
19.	Andrzej Kmiotek (Warszawa)	— 5 009 pkt.
20.	Ludwik Merło (Bydgoszcz)	— 4 691 pkt.
21.	Mirosław Królikowski (Jelenia Góra)	— 4 587 pkt.
22.	Jan Gawęcki (Warszawa)	— 4 517 pkt.
23.	Lucyna Bajewska (Warszawa)	— 4 471 pkt.
24.	Eugeniusz Pieniążek (Poznań)	— 4 329 pkt.
25.	Henryk Lisiecki (Jelenia Góra)	— 4 117 pkt.
26.	Marek Kochanowski (Gdańsk)	— 4 051 pkt.
27.	Jerzy Dąmbski (Warszawa)	— 3 950 pkt.
28.	Stanisław Sójka (Ostrów)	— 3 886 pkt.
29.	Stanisław Łuszpiński (Jelenia Góra)	— 3 866 pkt.
30.	Zygmunt Znaniecki (Jelenia Góra)	— 3 356 pkt.
31.	Franciszek Niechwiejczyk (Poznań)	— 3 133 pkt.
32.	Michał Siekierzyński (Warszawa)	— 3 019 pkt.
33.	Tadeusz Dziuba (Szczecin)	— 2 866 pkt.
34.	Andrzej Błasik (Poznań)	— 2 524 pkt.
35.	Bogdan Jóźwicki (Radom)	— 2 201 pkt.
36.	Jan Sójka (Ostrów)	— 2 153 pkt.
37.	Mirosław Berner (Jelenia Góra)	— 1 889 pkt.
38.	Tadeusz Farsewicz (Bydgoszcz)	— 1 349 pkt.
39.	Emil Didyk (Zielona Góra)	— 1 060 pkt.



EDWARD MAKULA I JERZY POPIEL ZASŁUŻONYMI MISTRZAMI SPORTU

W dniu 16 czerwca br. w czasie uroczystości zakończenia IX Szybowcowych Mistrzostw Polski, przewodniczący GKKFiT Włodzimierz Reczek, wręczył aktualnemu mistrzowi szybowcowemu świata w klasie otwartej Edwardowi Makuli i wicemistrzowi Jerzemu Popielowi odznaki i legitymacje Zasłużonych Mistrzów Sportu. (p)

Na zdjęciu: moment dekoracji. Foto: B. Koszewski

● W DNIU 6 czerwca br. grupa pilotów Aeroklubu Warszawskiego podjęła śmiałą próbę przelotu po trasie trójkąta ponad 500 km Warszawa — Olsztyn — Toruń — Warszawa. Najbliższy celu był Franciszek Szachewicz, który na szybowcu „Jaskółka" lądował na Bielanach, po przeleceniu 504 km, zaledwie 14 km od wyjściowego lotniska Gocław.

Pilot Andrzej Koskowski na szybowcu „Jaskółka L" lądował w Płocku, po przeleceniu ponad 80% trasy. Henryk Krasowski zdecydował się zawrócić z Olsztyna w stronę lotniska wyjściowego. Lądując na Gocławiu, zapisał na swym koncie przelot docelowo-powrotny długości 360 km (szybowiem „Mucha Standard"). (ku)

★

● DZIEŃ 14 czerwca br. przyniósł szybownikom warszawskim pięć przelotów docelowo-powrotnych na trasie Gocław — Świdnik — Gocław, długości 312 km, wykonanych na szybowcach typu „Mucha Standard" (cztery) i „Jaskółka".

Przelotów dokonali: Peter Gonczi (pilot węgierski, przebywający gościnnie w Warszawie) oraz Jerzy Michalski, Andrzej Bański, Tadeusz Tański i Henryk Kucharski (diament). (ku)

ANDRZEJ BAŃSKI ● JERZY KRASIŃSKI HENRYK KUCHARSKI ● JERZY MICHALSKI

Nowe zgłoszenia na III Jeżowskie Zawody Szybowcowe

W dniu 19 czerwca br. Aeroklub Warszawski nadesłał zgłoszenia czterech szybowników na III Jeżowskie Zawody Szybowcowe o puchar „Skrzydlatej Polski". Numery startowe 4—7 w naszej imprezie będą mieli następujący piloci: Andrzej Bański, Jerzy Krasiński, Henryk Kucharski i Jerzy Michalski — wszyscy z Warszawy. Piloci ci spełniają warunki wymagane od kandydatów na III JZS oraz uzyskali w bieżącym roku przynajmniej po 3 000 punktów w zawodach całorocznych.

Zainteresowanym aeroklubom i szybownikom przypominamy, że termin zgłoszeń do III JZS upływa w dniu 25 lipca br. (pj)

Nasi korespondenci piszą

Elbląg

AEROKLUB Elbląski w sezonie 1962 r. posiadał tylko jednego instruktora szybowcowego, dwóch mechaników lotniczych i jednego mechanika wyciągarkowego, który równocześnie był kierowcą. Ta kadra 4 ludzi wraz z kierownikiem miała za zadanie wykonać plan w 100%. Częste zamykanie lotniska przez zawiadowcę, ze względu na wysoką trawę oraz brak części zapasowych, a szczególnie nowych lin wyciągarkowych spowodowało, że Aer. Elbląski planu nie wykonał. Liny wyciągarkowe i ściągarkowe rwały się 3 lub 4 razy dziennie.

Kiedy nadszed. okres szkolenia na holu, nie było komu holować. Brak pilotów z odpowiednimi uprawnieniami w początkowym okresie dał się dobrze we znaki. Kierownik Aeroklubu Elbląskiego od rana do wieczora holował szybowce, a sprawy papierkowe załatwiał nocami. Mechanicy pracując dzień w dzień od rana do nocy nie mieli nawet czasu na posiłek. Przygotowywanie się instr. Gołębiowskiego do egzaminu maturalnego też nikomu nie było obce. Urlopu trzeba było udzielić, a mechanika szybowcowego Tadeusza Słoninę z uprawnieniami instruktora szybowcowego zaangażować na okres szkolenia za ob. Gołębiowskiego.

Mechanik samolotowy z instrukcją w ręku biegał od jednego szybowca do drugiego i wykonywał prace, bo miał do obsłużenia 12 szybowców oraz trzy samoloty, a także pod opieką magazyn techniczny, magazyn MPiS i do tego dokumentację sprzętu. Przy wyciągarkach i ściągarkach prace okresowe też trzeba było wykonać. Czterech ludzi „technicznych" i kierownik wszystkie te sprawy musieli załatwić. Brak części opóźniał przygotowanie sprzętu.

Trzeba przyznać, że członkowie Zarządu włożyli dużo pracy i dopomogli, by sprzęt był dobrze przygotowany. Dobry nastrój i stosunek tych ludzi do mechaników nadzwyczaj dodatnie odbił się w pracy na co dzień.

Ale cudów nie ma, z niczego czegoś się nie zrobi. Brak szefa technicznego, brak instruktorów w każdym dniu stwarzały duże trudności w pracy. Nie było komu kierować pracą w dziale technicznym, nie było komu szkolić ludzi, a ci co byli, to było stanowczo za mało.

Sądzę, że w bieżącym roku sytuacja powinna radykalnie się zmienić, mimo poważnych kłopotów, jakie Aeroklub Elbląski posiada.

MIECZYSŁAW FIGACZ
st. mechanik

Świdnik

SZYBOWNICY Aeroklubu Robotniczego w Świdniku rozpoczęli tegoroczny sezon serią diamentowych przelotów. Najlepszy wynik osiągnął pil. Henryk Jaworski, wykonując w dniu 25 maja docelowy przelot na „Musze-Standard" do Zielonej Góry. Uzyskał on tym samym 2 diamenty: za przelot docelowy powyżej 300 km i przekroczenie „pięćsetki". Tego samego dnia Stanisław Kasperek i Edward Jankowski wykonali przeloty docelowe 300 km do Ostrowia Wlkp., również zaliczając po 1 diamencie.

W dniu 30 maja br. na „diamentową listę" wpisali się piloci Aeroklubu Lubelskiego: Kazimierz Kozak i Zygmunt Skrzypek, którzy wylądowali w Oleśnicy, pokonując odległość 345 km. Pilot Włodzimierz Wiciejewski w tym samym dniu doleciał na „Musze Standard" do Opola.

Tadeusz Chwałczyk

Nowy Sącz

DO chwili obecnej, mimo licznych prób „przełamania bariery odległości 300 km", nikomu ze startujących z lotniska Kurów wyczyn ten nie udał się. Dopiero w dniu 29 maja br. dokonano pierwszych udanych przelotów docelowych ponad 300 km.

Zdobywcami diamentu oraz warunku do złotej odznaki są: pil. Stanisław Serafin, który przeleciał z Nowego Sącza do Wrocławia (315 km) oraz pil. Stanisław Ziębiec, który wykonał przelot na trasie Marcinkowice k/Nowego Sącza — Michałków k/Ostrowa Wlkp. (304 km). Pozostali piloci Aeroklubu Podhalańskiego przelecieli: 280 km — Augustyn Połomski; 280 km — Zbigniew Totoń i 250 km — Edward Fecko.

Zygmunt Zając

Zielona Góra

NA lotnisku Aeroklubu Ziemi Lubuskiej w Przylepie było w dniu 2 czerwca br. rojno i gwarno. Od wczesnych godzin rannych zjeżdżała się młodzież i starsi, aby uczestniczyć w XIV wojewódzkich mistrzostwach modeli latających w klasie szkolnej. Na starcie stanęło 33 zawodników, reprezentantów ośrodków modelarstwa lotniczego z całego województwa. Młodzież z Technikum w Żarach przyjechała własnym „Sanem".

Poszczególnym startom „Świerszczyków" towarzyszyła dobra pogoda i występująca termika. Niektórym nawet porwała modele. Poziom zawodników był bardzo wyrównany, a walka o pierwszeństwo niezwykle interesująca.

W klasyfikacji indywidualnej zwycięzcami zostali: 1. Mirosław Czuczwa (Zielona Góra) 285 pkt, Stanisław Elszyn (Żary) 274 pkt, Jerzy Zieliński (Świebodzin) 237 pkt. Wyniki zespołowe: 1. Aeroklubowy Ośrodek Modelarstwa Lotniczego (Zielona Góra) 687 pkt, 2. Technikum Budowlane (Żary) 659 pkt, 3. Dom Kultury Dzieci i Młodzieży (Świebodzin) 647 pkt.

Zawody organizowano o puchar przechodni Aeroklubu Ziemi Lubuskiej. Po raz trzeci z kolei zdobyła go drużyna Ośrodka Modelarskiego w Zielonej Górze, która tym samym otrzymała go już na własność. Na wyróżnienie zasługuje drużyna najmłodszej modelarni w Cybince, która w klasyfikacji ogólnej zajęła czwarte miejsce.

Eugeniusz Fedoruk

ECHA

O NAGRODĘ „ZŁOTEGO SKRZYDŁA"

BĘDZIEMY i my mogli wreszcie przeżyć emocje międzynarodowego festiwalu filmowego. Bo oto dochodzi wreszcie do skutku, aranżowany od dwóch lat przez Międzynarodową Federację Lotniczą, I Międzynarodowy Festiwal Filmów Lotniczych i Astronautycznych. Odbędzie się on we wrześniu br. w Deauville we Francji. Wymyślono już też, wzorem innych festiwali, nagrody dla najlepszych filmów. Główną z nich będzie nagroda „Złotego Skrzydła".

Jak dochodzą wieści, wzbudził on duże zainteresowanie na całym świecie, a udział w nim zapowiedziały kinematografie z 65 krajów. Mówi się też, że Amerykanie pokażą m. in. filmy o słynnym pilocie Lindberghu i astronaucie Glennie, a być może i o locie kosmicznym Coopera. Francuzi mają m. in. zademonstrować film o rekordzistce świata Jacquelinie Auriol. Związek Radziecki, choć nie podano tam jeszcze oficjalnie wykazu tytułów filmów, ma pokazać m. in. film o astronaucie Titowie i „kosmicznych braciach" — Nikołajewie i Popowiczu.

W festiwalu w Deauville ma wziąć również udział i nasza kinematografia, chociaż wiadomość co do naszego tam udziału nie została, jak na razie, oficjalnie potwierdzona. Wierzę jednak, że filmu polskiego nie zabraknie na I Międzynarodowym Festiwalu Filmów Lotniczych i Astronautycznych, zwłaszcza, że mamy coś niecoś do pokazania, przede wszystkim w krótkim metrażu; myślę tu oczywiście o niektórych dobrych filmach lotniczych (szybowcowych i spadochronowych) reżysera Jerzego Kadena.

Rzecz jasna, że tegoroczny, pierwszy o takiej tematyce festiwal filmowy zgromadzi głównie obrazy raczej o charakterze dokumentalnym i to najwięcej krótko- i średniometrażowych; obok starych pokaże się na nim także filmy najnowsze. W sumie będzie na pewno co oglądać i krytykować, podziwiać i wyróżniać.

Ciekawe tylko: kto zechce nam to potem zrelacjonować? Dlatego też uważam, że na festiwalu we Francji nie powinno zabraknąć polskiego dziennikarza, który znałby się nie tyle na filmie, co na lotnictwie.

IKARUS

DO i OD REDAKTORA

TO NIE BYŁ INŻ. S. ROGALSKI!

W dziale „Encyklopedia Lotników Polskich" („Skrzydlata Polska" Nr 23 z 9 czerwca br.) ukazała się fotografia inż. Wędrychowskiego — dyrektora wytwórni RWD — z błędnym podpisem: „Inż. Stanisław Rogalski". Przesyłam fotografię inż. Rogalskiego wykonaną w 1938 r., którą Czytelnicy kompletujący odcinki encyklopedii lotników będą mogli dołączyć do zamieszczonej w wyżej wymienionym numerze „Skrzydlatej" sylwetki tego wybitnego inżyniera lotnictwa.

Z poważaniem
Jan Kownacki

Ma pan rację. Nasza wina. Prostujemy niniejszym i przepraszamy bardzo autora biografii, inż. S. Rogalskiego i naszych Czytelników.

(red.)

Z ZAGRANICY

Sport spadochronowy

★ **We Francji** — odbędą się 3—7 lipca br. zawody międzynarodowe na lotnisku Lille-Bondues. **W Belgii** — 5—11 sierpnia br. odbędą się zawody międzynarodowe na lotnisku Spa. **W Jugosławii** — zawody międzynarodowe o puchar Adriatyku, w dniach 24—31 sierpnia br. w Portorożu (Słowenia).

Szybownictwo

★ **We Włoszech,** w dniach 29—30 czerwca br. odbędzie się międzynarodowy szybowcowy rajd do Balzano.

★

★ **W Jugosławii** (30. VI. — 4. VII. br.) odbędą się międzynarodowe zawody szybowcowe w klasie otwartej, na lotnisku Centrum Vrsac.

Transport i komunikacja

★ **Zachodnioniemieckie** linie lotnicze „Deutsche Lufthansa" w roku 1962 przewiozły 1 858 993 pasażerów, tj. o 20% więcej niż w roku 1961. Przewozy towarów osiągnęły 29 264 tony (wzrost o 31%), poczty — 12 655 ton (wzrost o 90%).

★

★ **Wszystkie** amerykańskie linie lotnicze przewiozły w roku 1961 ponad 59 mln pasażerów. Wielka Brytania — 7,8 mln, Kanada — 4,3 mln, Francja — 4,1 mln, Brazylia — 3,6 mln.

★

★ **We Włoszech** znajduje się 112 lotnisk dla samolotów pasażerskich, dyspozycyjnych, turystycznych i sportowych. Z tej liczby — 13 lotnisk otwartych jest dla ruchu samolotów pasażerskich, ponad 35 lotnisk — znajduje się w dyspozycji aeroklubów, 14 — to lotniska prywatne, 6 — to lotniska wojskowe przyjmujące również maszyny cywilne.

★

★ **Przeprowadzane** są rozmowy między Chinami i angielskimi zakładami de Havilland w sprawie ewentualnego zakupu 10 samolotów „Comet" wraz z silnikami.

★

★ **Usterki** w konstrukcji najnowszych angielskich samolotów VC-10, ujawnione niedawno przez dyrekcję zakładów Vickers, zostały już zlikwidowane. Chodziło głównie o trudności związane z opływem aerodynamicznym w silnikowej części kadłuba (VC-10 ma 4 silniki odrzutowe, usytuowane po 2 z obu stron tylnej części kadłuba).

Militaria

★ **W. Lemwerder** (NRF) zaprezentowano publicznie po raz pierwszy nowy samolot transportowy „Transall", zbudowany w NRF. W najbliższym czasie samoloty tego typu mają wejść na wyposażenie lotnictwa NRF i Francji.

★

★ **Rozerwała** się nad Atlantykiem, w czasie lotu doświadczalnego, amerykańska międzykontynentalna rakieta balistyczna „Titan". Wybuch natąpił w 30-tej sekundzie lotu.

★

★ **Na poligon** Niidzima (Japonia), gdzie wyprobowuje się rakiety, dostarczono najnowsze pociski zdalnie kierowane japońskiej konstrukcji TAAM klasy „powietrze-powietrze" oraz TLRM klasy „ziemia-powietrze".

★

★ **Do angielskiego** samolotu Hawker P-1154 (pionowy start), będącego następcą znanego P-1127, zakłady Bristol Siddeley wyprodukowały specjalny silnik BS-100, wyposażony w ruchome dysze.

★

★ **Fachowcy** w USA stwierdzili konieczność wprowadzenia na uzbrojenie lotnictwa amerykańskiego nowego myśliwca przechwytującego, dysponującego dużym zasięgiem i prędkością Ma = 3 oraz wyposażonego w supernowoczesną elektroniczną aparaturę naprowadzania na cel.

★

★ **Turcja** otrzymała od USA pierwszą eskadrę samolotów F-104 „Starfighter", które mają stanowić zalążek przyszłego wkładu Turcji do międzysojuszniczych sił nuklearnych NATO.

★

★ **Na Oceanie** Spokojnym rozmieszczone zostaną wkrótce amerykańskie okręty podwodne z rakietami „Polaris".

★

★ **W ośrodku** Goldstone w USA udało się nawiązać kontakt radarowy z planetą Mars. Użyto do tego celu nadajnika 100-kilowatowego z anteną paraboliczną o średnicy 25,5 metra.

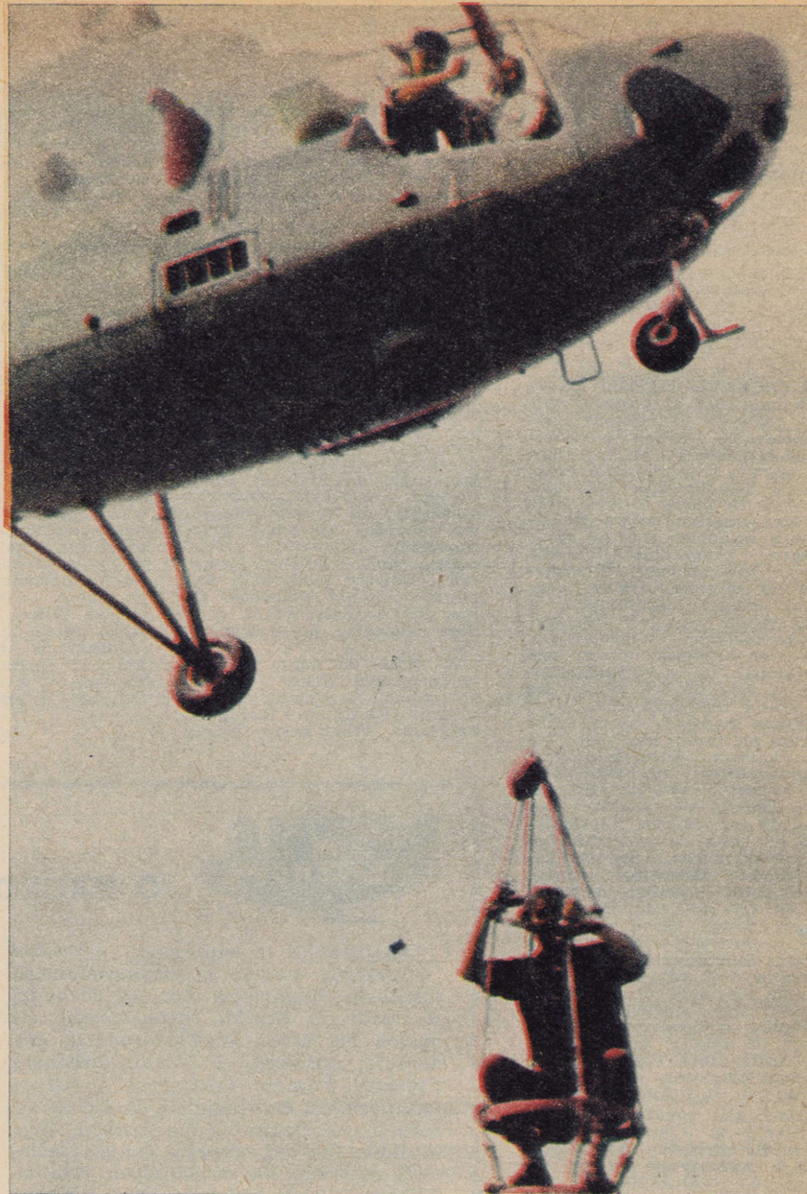
Korzystanie z usług samolotu i śmigłowca w okresie ostatniej zimy, pozwoliło na zawijanie do portu szczecińskiego statkom w ciągu całego okresu lodowego, przez co uniknięto zamknięcia portu dla żeglugi.

Dyrektor Szczecińskiego Urzędu Morskiego
(—) Edward Rumatowski

Pomoc lotnictwa w ratownictwie morskim oraz w akcjach przeciwlodowych, przeciwsztormowych i przeciwpowodziowych okazuje się nieodzowna i bezcenna. Może ona zapewnić szybkie i sprawne uratowanie ludzi i jednostek rybackich czy handlowych i pasażerskich. Daje ona też bardzo dużą, nieoszacowaną gwarancję zapobieżenia katastrofom na morzu i uratowania ludzkiego życia.

Naczelnik Wydziału Żeglugi i Portów
Koszalińskiego Urzędu Morskiego
(—) K. Suchocki

Fragmenty z pism skierowanych do Wojewódzkich Stacji Pogotowia Ratunkowego.



Przy pomocy samoczynnego dźwigu, wyprowadzanego na zewnątrz śmigłowca, wciąga się na lince stalowej kosz ratowniczy, w którym znajduje się człowiek.



Fragment szkolenia załogi śmigłowca w ratownictwie: odessanie topielca aparatem ssącym.

Z MORZA ŚMIGŁOWCEM NA LĄD

TADEUSZ MALINOWSKI

JEST ich pięciu w Polsce, pięciu pilotów sanitarnych, którzy przystąpili do walki z żywiołem morskim, wyrządzającym olbrzymie straty, a sięgające zawrotnych sum. Jest ich pięciu — Jerzy Charytonowicz, Kazimierz Gościmiński, Stanisław Heliński, Paweł Mokwa i Ludomir Świeczko. Pięciu doświadczonych i odważnych ratowników powietrznych, przygotowanych do lotu o każdej porze dnia i roku, a w razie potrzeby nawet w nocy — jedynie po to, aby uratować życie nieznanego im człowieka.

Zaczęli wielką grę o życie ludzkie. Bo życie ludzkie jest skarbem, na który nie ma żadnej ceny. Jeśli więc ktoś własne życie kładzie na szalę, tylko po to, aby ktoś inny będący w niebezpieczeństwie mógł żyć, jest człowiekiem niezwykle szlachetnym, dla którego uznanie i szacunek nie da się określić słowami.

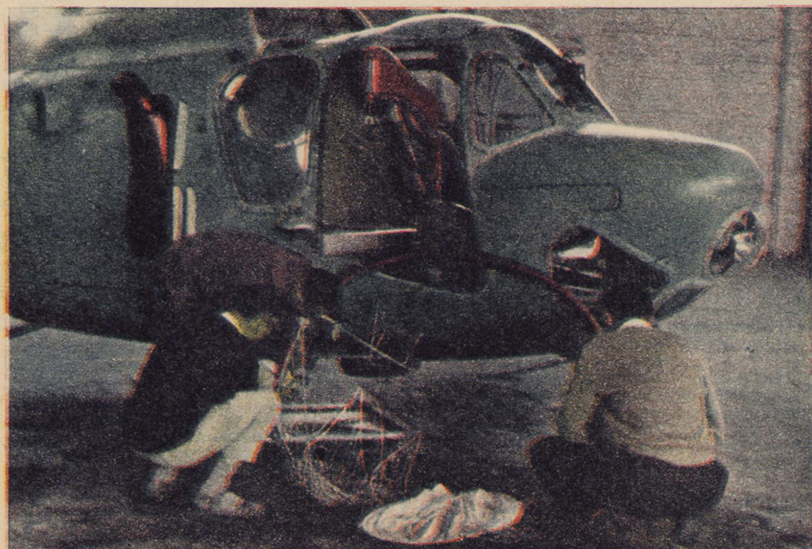
Pięciu pilotów i morze bijące swymi falami o polski brzeg na przestrzeni ponad 500 km — to brzmi dumnie. Ale jakże mali i słabi wydają się ONI wobec rozszalałego i groźnego Bałtyku. Gdy jednak uzbrajają się w swe narzędzia walki — śmigłowce i samoloty — dowiadujemy się o ich nieprawdopodobnych czynach.

A przecież widok Bałtyku podczas sztormu nie jest zjawiskiem zachęcającym do uciążliwych i owocnych poszukiwań zaginionych kutrów czy rozbitków.

Przed laty, kiedy lotnictwo sanitarne w Polsce zaczęło stawiać pierwsze kroki i nie dysponowało śmigłowcami, zdarzył się na wybrzeżu tragiczny wypadek. Jeden z kutrów rybackich został wyrzucony przez falę sztormową na odległość 100 metrów od brzegu. Na pokładzie pozostał tylko jeden człowiek, resztę załogi zabrała fala na pełnym morzu. I właśnie temu jednemu rybakowi należało udzielić natychmiastowej pomocy. Zmęczony wielogodzinną walką z żywiołem i w ucieczce przed falą rybak ów próbował osiągnąć maszt kutra. Jego dramatyczną walkę o życie obserwowały władze portowe i ekipy ratownictwa morskiego. Były bezsilne wobec żywiołu. Sztorm nie ustawał na chwilę. Przy ponad piętnastostopniowym mrozie człowiek na maszcie, chłostany nieustannie wodą, z minuty na minutę stawał się soplem lodu. Dopiero po 20 godzinach lina ratownicza została umocowana na kutrze. Jednak człowiek już nie żył — zamarzł na śmierć.

Gdyby dzisiaj wypadek taki miał miejsce, to pilot śmigłowca w bardzo krótkim czasie mógłby rzucić linę ratowniczą lub podjąć człowieka z pokładu kutra. Dzisiaj mając do dyspozycji śmigłowce sanitarne, nasi piloci są zdolni pokonać morski żywioł zdobywając się na największe poświęcenie ludzkie.

Oto jeden z dziesiątków lotów ratowniczych. Dzień 20 grudnia 1962 roku był mroźny. O godzinie 14.35 kierownik szczecińskiego Zespołu Lotnictwa Sanitarnego, pil. Kazimierz Gościmiński otrzymał wezwanie od dyrektora Szczecińskiego Urzędu Morskiego, Edwarda Rumatowskiego. Chodziło o szybkie zlokalizowanie dwóch zaginionych łodzi rybackich. Start śmigłowca nastąpił 25 minut od chwili wezwania. Poleciał pil. Gościmiński i mechanik Witold Pietkiewicz. Wkrótce po odnalezieniu łodzi na Zalewie Szczecińskim pilot zauważył, iż w ich kierunku podąża holownik „Rosomak". Ponieważ szybko zbliżał się zmrok, pilot postanowił skontrolować sytuację na Zalewie Szczecińskim. W odległości 7 km na południe od miejscowości Lubin zauważył łódź z



Przygotowanie sieci ratowniczej przed startem do prób ratowania topielca.

dwoma rybakami na pokładzie.

— Jesteśmy nad łodzią i niezwłocznie opuszczamy kosz ratowniczy — opowiada Kazimierz Gościmiński. — Rybacy jakoś nie mają ochoty skorzystać z pomocy. Zachciało im się grzeczności. Opuszczony z pokładu śmigłowca kosz ratowniczy dotyka burty łodzi, a oni wyraźnie jeden drugiemu ustępują pierwszeństwa. Wreszcie stary rybak lokuje swego pomocnika w koszu. Odlatujemy do najbliższego osiedla. Po kilkunastu minutach jesteśmy znowu nad łodzią. Stary rybak nie rusza się z miejsca. „Boi się" — pomyślałem. Ustawiam się tak, aby mógł wejść na pokład śmigłowca bezpośrednio z łodzi. Morze szybko zamarza. Mróz szczypie w uszy. Rybak łomem zaczyna kruszyć lód wokół łodzi. Zrozumiałem, to nie lęk odstrasza go od wejścia na pokład śmigłowca. On chce ratować łódź, którą bez opieki człowieka zniszczy lód. Rybak decyduje się na przetrwanie mroźnej i wietrznej nocy. Termometr poza kabiną wskazuje minus piętnaście stopni. Czekamy jeszcze kilka minut, może w końcu się zdecyduje. Nie pomogły nasze prośby, nie pomogły nawet i groźby. Musimy się spieszyć, by sprowadzić mu pomoc. Zapadający zmrok zmniejsza i tak ograniczoną nad Zalewem Szczecińskim widzialność.

— W sytuacji, w jakiej znalazł się Pan nad Zalewem — przerywam relację pilota — to i przy słabej widzialności można było z czystym sumieniem powrócić na lotnisko. Pan jednak pozostał...

— Mimo trudnych warunków atmosferycznych zdecydowałem się na jeszcze jedną próbę. Przecież człowiek ten, pozostawiony bez pomocy, byłby na drugi dzień jedynie kawałkiem lodu. Odleciałem więc z kursem prostopadłym do toru wodnego, ustalając jednocześnie pozycję odnalezionej łodzi. „Czy holownik zdoła podejść na miejsce?" — pytam sam siebie w myślach. Łódź utknęła w rejonie mielizn. Widzialność coraz gorsza. Na torze wodnym spotykamy „Rosomaka". Z jego pokładu kiwają, że popłyną za nami. Odległość jaka dzieli „Rosomaka" od znalezionej przez nas łodzi, wynosi dziesięć kilometrów. Holownik musi płynąć ostrożnie, bowiem znajduje się na płytkich wodach. Co chwilę sonduje głębokość. Na horyzoncie widać tylko mrugające światła drugiej bramy torowej i światła „Rosomaka". Nasze światła pozycyjne znaczą drogę „Rosomakowi". Po trzydziestu minutach „Rosomak" dochodzi do łodzi. Marynarze holownika zabierają rybaka na pokład, a łódź na hol. Nim spokojnie powróciliśmy na lotnisko, odnalazłem jeszcze dwie poprzednie łodzie, przy których znajdował się już holownik. Lądowałem po godzinie i czterdziestu minutach przebywania w powietrzu.

W rezultacie lotu śmigłowca uratowano 6 rybaków i trzy łodzie, przy czym wartość samych łodzi wahała się w granicach miliona złotych.

2.

Sześć lat temu, dnia 13 lutego 1957 roku, z inicjatywy Lotnictwa Sanitarnego odbyła się narada w Dowództwie Marynarki Wojennej. Dotyczyła ona współdziałania lotnictwa sanitarnego w akcji przeciwlodowej i ratownictwie morskim. W naradzie brali udział wyżsi oficerowie Marynarki Wojennej, kapitanowie żeglugi wielkiej z ramienia Ministerstwa Żeglugi oraz przedstawiciele Lotnictwa Sanitarnego Ministerstwa Zdrowia — Tadeusz Więckowski i Jerzy Szymankiewicz. Zebrani jednomyślnie potwierdzili konieczność prowadzenia morskiego rozpoznania lotniczego, które w połączeniu z ratownictwem zmniejszy ogromne straty ponoszone rokrocznie przez gospodarkę narodową.

Nim doszło do urealnienia stwierdzeń narady, miało miejsce wydarzenie, które przyspieszyło wykorzystanie lotnictwa sanitarnego do pomocy ratunkowej Szczecińskiego Urzędu Morskiego. Dnia 21 lipca 1958 roku pil. Gościmiński przewożąc samolotem S-13 chore dziecko (skomplikowane zapalenie wyrostka robaczkowego) z Kamienia Pomorskiego do Szczecina, zauważył na Zalewie Szczecińskim żaglówkę i tonącego człowieka. Niezwłocznie sprowadził na pomoc jacht, płynący w pobliżu miejsca wypadku. Tonący został uratowany. W chwilę potem ten sam pilot spostrzegł wywróconą szalupę, przy czym 17 ludzi z trudem utrzymywało się na wodzie. Prędkość wiatru dochodziła wtedy do 18 m/sek. Niezwłocznie po lądowaniu na lotnisku i przekazaniu dziecka czekającej karetce pogotowia, zawiadomił Kapitanat Portu o zauważonym wypadku, wystartował przy prędkości wiatru rzędu 21 m/sek, naprowadził łodzie ratunkowe na miejsce rozbitków, którzy byli u kresu sił. Pilot swoim czynem przyczynił się do uratowania 16 spośród 17 tonących. Gdyby pilot miał do swej dyspozycji śmigłowiec zaopatrzony w środki ratownicze, mógłby wziąć bezpośredni udział w transporcie tonących bądź na pokład łodzi ratowniczej, bądź na ląd.

Śmiałe i samorzutne czyny pilotów sanitarnych, a szczególnie opisany powyżej wypadek, skłonił dyrektora Wojewódzkiej Stacji Pogotowia Ratunkowego w Szczecinie dr Wiktora Lackorzyńskiego do cennej i zarazem pożytecznej inicjatywy w tej dziedzinie. Wystąpił on mianowicie w grudniu 1958 roku z memoriałem do Ministerstwa Zdrowia, w którym omówił potrzeby żeglugi w zakresie ratownictwa morskiego. Koncepcja pomocy szczecińskiego Zespołu Lotnictwa Sanitarnego wywołała duże zainteresowanie tak w resorcie służby zdrowia jak i żeglugi. Po przeprowadzeniu wielu konferencji zakupiono samolot dwusilnikowy i śmigłowiec. Przybyły one do Szczecina w lutym 1960 roku, w okresie największego zagrożenia lodowego żeglugi na Zalewie Szczecińskim i Bałtyku. Niezwłocznie przystąpiono do systematycznego i codziennego rozpoznania z powietrza sytuacji lodowej. Przeprowadzone loty dały nadspodziewane wyniki, przyczyniając się do zaoszczędzenia gospodarce milionowych strat. Dla przykładu warto podać, iż znaleziono kilka boi (wartość jednej wynosi 200 tysięcy złotych), uniknięto zepchnięcia wielu statków na mieliznę, ich uszkodzenia lub zniszczenia (olbrzymie odszkodowania w dolarach), uniknięto niepotrzebnego wysyłania lodołamaczy.

Przy tej okazji warto przytoczyć jeszcze jedną relację pilota sanitarnego, tym razem Jerzego Charytonowicza. Zanim oddamy mu głos — kilka zdań wprowadzenia. Otóż dnia 18 stycznia 1961 roku dwóch rybaków odebrało łódź motorową po jej naprawie ze stoczni. Wypłynęli o godzinie 15-tej i do następnego dnia nie dotarli do żadnej miejscowości portowej. Zarządzono więc poszukiwania. O godzinie 14-tej (19 stycznia) pil. Charytonowicz otrzymał polecenie rozpoczęcia poszukiwań. W 10 minut później był już w powietrzu. O godzinie 14.25, po przeleceniu około 20 km, zauważył ciemną polanę wśród lodów. Obniżył wysokość lotu do 2 m i o 14.27 odczytał znaki rejestracyjne poszukiwanej łodzi motorowej. Rybacy powitali załogę radosnym machaniem czapek i rąk (leciał z technikiem Waldemarem Morawcem).

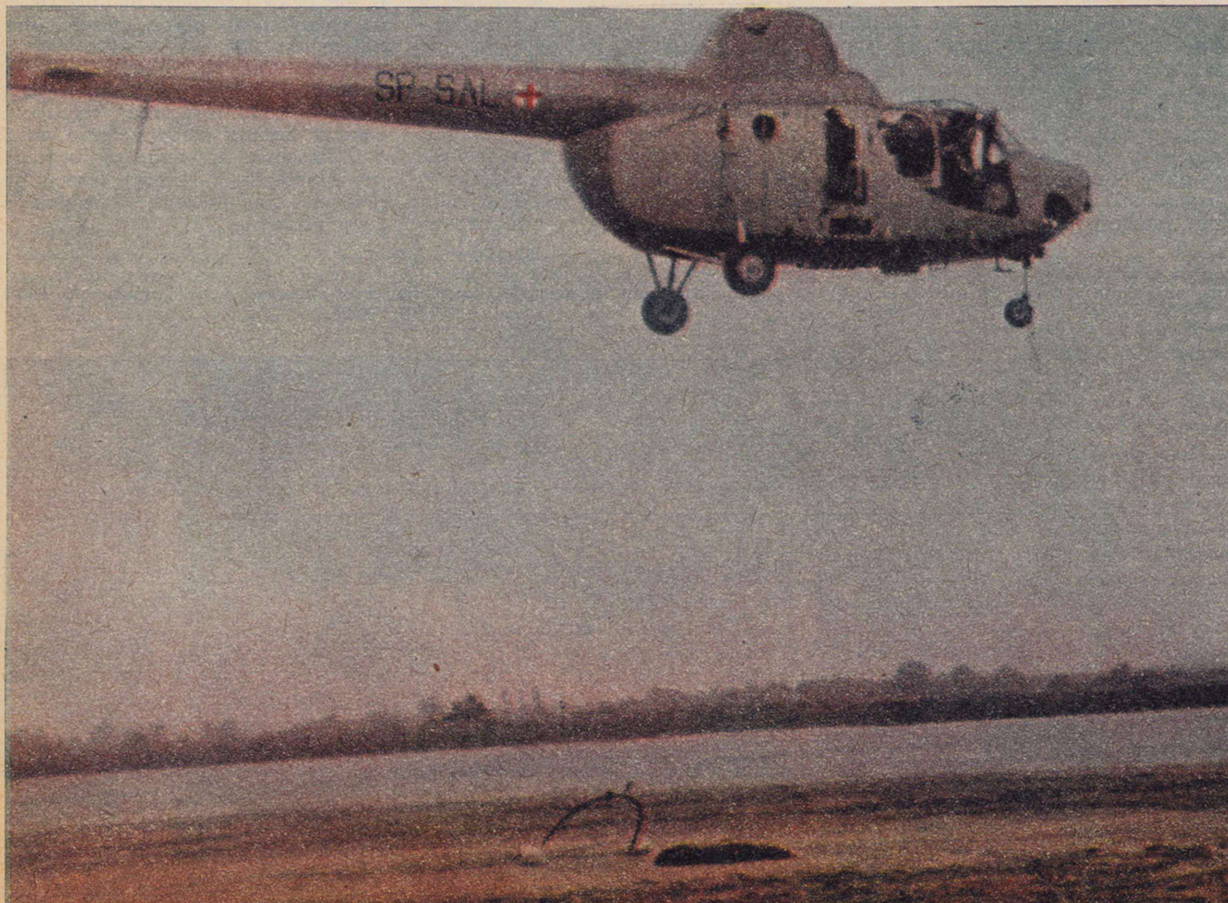


Pilot Kazimierz Gościmiński, kierownik Szczecińskiego Zespołu Lotnictwa Sanitarnego, ma na swym koncie wiele uratowanych istnień ludzkich.



Pilot Ludomir Świeczko ze Słupskiego Zespołu Lotnictwa Sanitarnego, już od trzech lat spieszy na ratunek człowieka będącego w niebezpieczeństwie.

Podjęcie z wody za pomocą sieci ratowniczej kukły imitującej człowieka. W spokojnych warunkach sieć pozwala na wydobycie rozbitka przy jednorazowym podejściu śmigłowca.



DOKOŃCZENIE NA STR. 19

„GAWRONY"
W WALCE
ZE STRZYGONIĄ

„Gawron" nawraca do następnego lotu opylającego.

DLA Gubina pięknie rozwijającego się nadgranicznego miasteczka w zielonogórskim, była to zapewne duża niespodzianka. Oto któregoś popołudnia w maju nad Gubinem pojawiło się pięć „Gawronów", które kolejno wylądowały na pobliskiej łące. Widok stojących pięciu maszyn na tle leśnej scenerii był zapewne dla miejscowych rzadką okazją, skoro zjawili się licznie na powitanie. A dla pilotów i mechaników, którzy tu przylecieli, był to po prostu jeden z wielu etapów wędrówek po Polsce. Wykonają tu po kilka, a może po kilkanaście lotów i znikną równie niespodzianie jak się zjawili...

„AKCJA STRZYGONIA"

Grupa „Gawronów" zjawiła się nad gubińskimi lasami nie bez przyczyny. Jej celem była „akcja" przeciwko strzygoni chojnówce — najgroźniejszemu ze szkodników leśnych. Zanim przybyłem do Gubina nie zdawałem sobie w pełni sprawy ze skutków, jakie wyrządza ten owad gospodarce leśnej. Tu, w Gubinie, spotkałem inspektora ochrony lasów z Okręgowego Zarządu Lasów w Żarach mgr inż. Albina Kwaśnickiego, który niebawem miał pokierować całością akcji. W czasie jednej z rozmów powiedział mi:

— Strzygonia chojnówka, a przede wszystkim jej larwa, nie tępiona w krótkim czasie może zniszczyć dorobek kilkudziesięciu lat pracy. Strzygonia w porównaniu z innymi szkodnikami ma tę paskudną wadę, że nie wystarcza jej samo tylko igliwie, ale pożera również pochewkę, z której wyrastają igły. Tak uszkodzone drzewo praktycznie nie jest już w stanie zregenerować swojego aparatu asymilacyjnego i w rezultacie zamiera.

Jeśli to jest już las stary, nadający się do eksploatacji, to pół biedy. Wtedy wyrębuje się drzewa, odsyła do produkcji i można to przeboleć, ale jeśli to jest las młody dwudziesto-, trzydziesto, czy nawet pięćdziesięcioletni, strata jest niepowetowana. Cienkie drzewa nadają się tylko na żerdzie, które gospodarce są najmniej przydatne. Mieliśmy taki wypadek, jeśli dobrze pamiętam w ubiegłym roku, kiedy to nie opyliliśmy środkami owadobójczymi kilkudziesięciu hektarów lasu. Dla nas, leśniczych, jest trochę przykrą sprawą niezrozumienia wśród społeczeństwa ważności gospodarki leśnej. Na szczęście coraz więcej ludzi zyskujemy sobie dla naszej pracy. W walce ze szkodnikami stosujemy skuteczne środki owadobójcze, przy zastosowaniu najnowocześniejszego środka jakim są — samoloty.

— Ale zastosowanie samolotów jest przecież drogie...

— Użycie samolotów do zwalczania szkodników pociąga za sobą wydatki, ale nie tak duże jak się sądzi. Stosujemy samoloty od paru lat i prowadzimy dokładną kalkulację i muszę stwierdzić, że koszt opylenia jednego hektara przez samolot jest znacznie tańszy od użycia środków naziemnych. Średnio płacimy za opylenie hektara lasu samolotem 150 złotych, gdy tymczasem koszt przy użyciu naszych środków naziemnych wynosi 200 złotych. Jeśli pomnożymy to przez 12 tysięcy hektarów, jakie mamy opylić właśnie podczas tej akcji — przekonamy się, że jest to dla nas duża oszczędność. Zresztą i inne względy bierzemy również pod uwagę — rozległe tereny. Dzisiaj po prostu nie wyobrażamy sobie jak byśmy sobie poradzili, gdyby nie przychodziły nam z pomocą samoloty. I dlatego, gdy nasze lasy, a powierzchniowo są one największe w kraju, znajdą się w niebezpieczeństwie — z niecierpliwością spoglądamy na niebo w oczekiwaniu „Gawronów".

W POWIETRZU I NA ZIEMI

Ta wyprawa do Gubina dla pilotów: Bronisława Dobrzyńskiego, Zdzisława Spałka, Lecha Jarzębowskiego, Zdzisława Niełacznego i Mieczysława Śmigielo niczym specjalnym zapewne nie wyróżniała się. Brali udział w niejednej takiej akcji, a zaraz po wizycie w Gubinie czekała na nich już następna praca. Nic też dziwnego, że znaleźli się wśród nich i tacy, którzy chcieli wystartować do opylania jeszcze tego samego popołudnia. Toteż niemal po wylądowaniu odbył się wspólny, zaimprowizowany na lądowisku wspólny rekonesans z leśniczymi — zapoznanie się z terenami zagrożonymi na razie na mapie, omówienie oznakowania lasu w terenie, wzajemne wypytywanie o szczegóły techniczne, kwatery i... można startować.

Samoloty nie wystartowały jednak i nazajutrz, ale już następnego dnia, gdy tylko zaczęło szarzeć (może była to zaledwie 3 godzina rano), na lądowisku panował już ożywiony ruch. Napełniano zbiorniki samolotów, mechanicy dokonywali jeszcze ostatnich przeglądów. Krótko potem z wysiłkiem odrywały się od ziemi pierwsze „Gawrony". Powiedziałem sobie, że skoro znalazłem się tutaj, powinienem z bliska przypatrzeć się pracy „rolników". No i zaczęło się...

W parę minut po starcie pilot Zdzisław Niełaczny, z którym leciałem, odnalazł rozległy teren lasu w kształcie czworoboku, oznakowany na wierzchołkach drzew dużymi białymi płachtami. Rzuciłem okiem na rozpylacze po obu stronach skrzydeł. Z wylotów snuła się prawie niedostrzegalna mgiełka rozpylanego płynu, potem zerknąłem w dół i... zrobiło mi się gorąco. Toć to przecież nie lot, a ślizg po koronach drzew. Wydało mi się, że wystarczy wyciągnąć rękę z kabiny, żeby zerwać gałąź. Tu już sama odwaga, czy brawura nie wystarcza — tutaj trzeba być dobrym fachowcem, doświadczonym pilotem.



Narada pilotów i leśniczych przed rozpoczęciem akcji. Od lewe:j mgr inż. H. Łukowicz oraz piloci B. Dobrzyński, Z. Spałek, L. Jarzębowski, Z. Niełaczny i M. Śmigielo.



Zanim „Gawron" wystartuje, mechanik musi dokonać jeszcze przeglądu, usunąć drobny defekt.

Byłem spokojny, gdy znalazłem się na ziemi...

★

Podczas, gdy inżynier A. Kwaśnicki pędził od magazynu do magazynu po całym województwie zielonogórskim, aby zdobyć brakujące beczki chemikalii na zwiększony w ostatniej chwili areał zagrożonych lasów, tu na lądowisku kierował akcją mgr inż. Hipolit Łukowicz. Trzeba było ustalić z poszczególnymi pilotami teren do opylania. A więc lasy w okolicy Brodów, Bobrowic, Bogaczowa. Przydzielić samoloty na lądowisko w okolicy Pław. Skoordynować obserwację opylania z poszczególnymi leśniczymi. Jednym słowem na polowym lądowisku działał cały sztab.

i z niewielkimi wyjątkami skuteczność opylania jest stuprocentowa — mówi H. Łukowicz. — O taki las, który opylały „Gawrony", jesteśmy spokojni. Jemu już strzygonia grozić nie może...

I CO DALEJ?

Czytelnicy „Skrzydlatej" mieli już niejednokrotnie okazję zapoznać się z całokształtem działalności Lotniczego Zespołu Usług Gospodarczych. Przypomnijmy więc tylko pokrótce dotychczasowe osiągnięcia tego ze wszechmiar godnego uznania i poparcia przedsiębiorstwa. Lotniczy Zespół Usług Gospodarczych powołany został do życia 1 lipca 1961 r. z inicjatywy Aeroklubu PRL oraz Ministerstwa Rolnictwa. Od tego momentu LZUG świadczy z każdym rokiem coraz to większe usługi na rzecz cia LZUG, ale wykonał on również w tym czasie cały szereg innych usług jak np. opylanie grochu, zwalczanie zarazy ziemniaczanej, odkwaszanie i miedziowanie stawów i zbiorników wodnych, nawożenie łąk. Piloci LZUG uczestniczyli już w lotach patrolowych dla wykrywania pożarów, świadczyli usługi dla filmu i telewizji.

W tym roku opylą najprawdopodobniej 150 tys. ha ziemniaków. Z lasami jeszcze dokładnie nic nie wiadomo, bo tu sytuacja się zmienia z dnia na dzień. W wyniku dotychczasowych akcji zlikwidowano już sporo ognisk szkodników leśnych. Tu w gubińskich lasach, jeszcze zanim wystartowały samoloty z Warszawy, mówiło się o opylaniu 8 tys. ha, a już w parę dni później stwierdzono, że samoloty muszą opylić 12 tys. ha. Oczywiście oprócz tych podstawowych i



Napełnianie zbiorników „Gawrona" owadobójczym płynem.

O 7 rano, kiedy słońce pojawiło się już wyżej nad widnokręgiem, trzeba było zaprzestać lotów. O tej porze opylać już nie wolno, następuje cyrkulacja, która uniemożliwia właściwe rozkładanie się rozpylonego płynu.

Ale dla leśników praca się jeszcze nie skończyła. Teraz trzeba szybko objechać opylony teren. Zebrać próbki, ocenić jakość opylania. I tu zostałem zaskoczony po raz drugi. Gdzieś tam, w tych rozległych terenach, w miejscach, gdzie przez gęste korony drzew widać kawałek nieba, porozrzucano niewielkie, może pięciocentymetrowe krążki białego kartonu. W najbliższej leśniczówce odbyła się natychmiastowa pierwsza kontrola pod lampą kwarcową. Okazuje się, że na wszystkie drzewa spadła nie tylko jedna kropla, ale całe dziesiątki. A więc opylanie było doskonałe... Tu niczego „na oko" się nie robi. Ba, mało tego. Na drugi dzień robotnicy leśni przeliczają jeszcze zabite larwy strzygoni, które opadną na odwrotnie ustawione parasole pod wybranymi drzewami.

— Biorę udział w kierowaniu opylaniem samolotem od 1956 roku

rolnictwa, leśnictwa oraz szereg innych drobniejszych usług. Jeszcze w roku powstania zespołu zabezpieczono przed stonką ziemniaczaną 40 tys. ha ziemniaków, a następnie opylono 10 tys. ha lasów.

W latach następnych zakres usług wzrósł jeszcze bardziej. Przeszło czterokrotnie więcej opylono lasów i prawie 65 tys. ha ziemniaków. Dzięki tym akcjom tylko w tym jednym roku zabezpieczono gospodarkę narodową przed stratami sięgającymi prawie 540 milionów złotych, a więc przeszło pół miliarda złotych!

W tym samym roku LZUG odniósł jeszcze jeden sukces — wyszedł ze swoimi usługami na rynek zagraniczny, na opylanie lasów do Finlandii, które wykonuje już systematycznie każdego roku.

W ubiegłym roku opylono jeszcze większy areał pól i lasów — 73 tys. ha przeciwko stonce ziemniaczanej. 60 tys. lasów. Są to największe, podstawowe przedsięwzięnajwiększych zadań piloci LZUG będą nawozić olbrzymie połacie łąk, opylać plantacje grochu (przewiduje się opylanie 17 tys. ha), wykonywać miedziowanie, odkwaszanie itp. Znów wykonają kawałek dobrej, gospodarskiej roboty. Przy czym wbrew temu jak się na ogół przypuszcza, będą to usługi właśnie ekonomiczne, opłacalne i pożyteczne.

Są to wszystko osiągnięcia niezaprzeczalne. Istnieje jednak pewne „ale", już niezależne od samego zespołu i jego kierownictwa. Jeszcze przed wyjazdem tu, na akcję opylania lasów gubińskich, rozmawiałem z kierownikiem LZUG Leszkiem Kamińskim. Jak się okazuje przed zespołem zarysowują się już od dłuższego czasu poważne problemy, które powinny być jak najszybciej rozstrzygnięte.

Jeden z ważniejszych problemów — to ostateczna kwestia przynależności. Do tej pory LZUG znajduje się przy Aeroklubie PRL. Wśród pilotów krążą wieści, że LZUG ma być przyjęty przez Ministerstwo Rolnictwa. Wprowadza to jakąś niepewność, szkodliwą dla wykonywania normalnej pracy. Wynika to również z linii postępowania: Aeroklub PRL zakupuje obecnie 10 nowych „Gawronów", a Ministerstwo z kolei 5 i dwa cięższe samoloty An-2. Już w tej chwili powstaje kwestia jak i gdzie hangarować kilkadziesiąt samolotów zespołu. Jeśli rzeczywiście myśli się poważnie o dalszym rozwoju LZUG, trzeba te wszystkie sprawy załatwić już teraz.

Inna sprawa to usługi dewizowe dla zagranicy. „Gawrony" mogły z powodzeniem już w ubiegłym roku latać nad sudańską bawełną, a państwo zyskałoby cenne dewizy. Niestety, pomimo że istnieją naprawdę duże szanse dostania się na rynek afrykański, handlowcy odpowiedzialni za sprzedaż usług polskich samolotów działają, delikatnie mówiąc, ospale...

To są problemy, które stoją obecnie przed LZUG i które należy załatwić możliwie w krótkim czasie, szybciej od... handlowców.

Lądowisko ożyło znów pod wieczór, kiedy słońce powoli skrywało się za otaczające lasy. Znów poszły w ruch pompy uzupełniające zbiorniki „Gawronów", pojawiły się mapy. H. Łukowicz ustalał z każdym pilotem teren przeznaczony do opylania. Nie doczekałem się tym razem pierwszego startu samolotu, bo ciągle wiał jeszcze za słaby wiatr. Wierzę jednak podobnie jak miejscowi leśniczowie, że w walce ze strzygonią chojnówką zwycięsko wyjdą „Gawrony".

MIECZYSŁAW RZESZOWSKI

Lądowisko przy drodze. Zdjęcia: M. Rzeszowski (5)



40 LAT

ZA STERAMI SAMOLOTU KOMUNIKACYJNEGO



Warszawa 1919 r.: uczeń-pilot Długaszewski (z prawej) wraz ze swym instruktorem, przy Caudronie G-3.



Warszawa, Okęcie, 1963 r.: Klemens Długaszewski w otoczeniu przyjaciół. Dziś przeżywa wielką uroczystość: 40-lecie nieprzerwanej pracy pilota komunikacyjnego.

DNIA 1 czerwca br. minęło 40 lat od chwili, gdy Klemens Długaszewski zaczął latać jako pilot komunikacyjny.

Kapitan-pilot Klemens Długaszewski, latający po dzień dzisiejszy w PLL „LOT", urodził się dnia 23 listopada 1899 r. w Podzamczu, woj. poznańskie, w rodzinie chłopskiej. 3 stycznia 1919 r. wstąpił jako ochotnik do wojska i po przydzieleniu do 1 pułku lotniczego w Warszawie rozpoczął latanie. Po przeszkoleniu w wyższej szkole pilotażu był instruktorem w Poznaniu i Grudziądzu.

Z chwilą otwarcia towarzystwa lotniczego AEROLLOYD w Warszawie, zaczął po przeszkoleniu latać od 1 czerwca 1923 r. jako pilot komunikacyjny. Po reorganizacji AEROLLOYDU pracował w AEROLOCIE, a od roku 1929 w Polskich Liniach Lotniczych „LOT".

Do roku 1926 przeleciał 250 000 km; pół miliona km przeleciał do 31 maja 1930 r., a do 17 czerwca 1936 r. — milion kilometrów.

Do chwili wybuchu II wojny światowej wylatał 10 300 godzin i przeleciał około 1 500 000 km. Zgodnie z rozkazem w dniu 4 września 1939 r. przeleciał samolotem PLL LOT z Warszawy do Helsinek, a następnie przez Sztokholm, Stavanger do Anglii, gdzie latał jako instruktor oraz pilot w lotnictwie transportowym (Air Transport Auxiliary), wylatując wiele godzin lotu na różnych samolotach i różnych frontach.

W lipcu 1945 r. chcąc pracować dla dobra kraju, podpisuje w Londynie odezwę wzywającą lotników do powrotu do kraju. Po powrocie do kraju na początku 1946 r. oddaje swoje duże doświadczenie dla celów wyszkoleniowych odbudowującego się lotnictwa komunikacyjnego. Do 1957 r. wylatał 7 076 godzin i przeleciał 1 838 886 km.

W latach 1957—1961 był reprezentantem PLL LOT w Belgradzie i Kopenhadze.

Po powrocie do kraju zaczął na nowo latać, uzyskując nadal doskonałe wyniki badań Głównej Komisji Lotniczo-Lekarskiej.

Prowadząc zawsze ustabilizowany tryb życia, zachowując pogodę ducha i spokój nawet w najcięższych chwilach i przebywając wiele czasu na łonie natury, która była zawsze dla niego odpoczynkiem jako myśliwego i wędkarza, był wzorem prawdziwego kapitana pilota komunikacyjnego.

W ciągu 40 lat pracy pilota komunikacyjnego, nie miał ani jednego wypadku, dając sobie zawsze radę w najcięższych warunkach atmosferycznych.

Ogółem wylatał 20 975 godzin i przeleciał 4 500 000 km. Wyszkolił bardzo wielu uczniów-pilotów, dzisiejszych kapitanów PLL LOT, zdobywając swoją skromnością i ofiarną pracą uznanie i szacunek.

Jubileusz 40-lecia pracy za sterami samolotu komunikacyjnego — to wielki sukces i nie tylko uroczystość samego pilota komunikacyjnego Klemensa Długaszewskiego, ale także święto całego personelu lotnictwa cywilnego. Wyniki pracy czcigodnego jubilata — to także wyniki pracy wszystkich pracowników lotnictwa, to symbol cichej, sumiennej, ofiarnej i codziennej pracy, która jest podstawą wszelkich poczynań, zwłaszcza dalszego rozwoju PLL LOT.

Kapitan pilot Klemens Długaszewski posiada wiele odznaczeń polskich i zagranicznych.

mgr inż. WIKTOR LEJA



Warszawa, 31. III. 1930 r.: Klemens Długaszewski po przeleceniu pół miliona kilometrów. Niżej: Oto milioner powietrzny.







Na zdjęciach obok: Obiektyw fotoreportera uchwycił szereg momentów serdecznych gratulacji dla jubilata. Kwiaty, całusy, uściski.

Foto: Z. Jóźwiak (5) i autora (2)



PROBLEMY ASTRONAUTYKI W POLSCE

Mgr inż. STANISŁAW BOROWIK

TECHNIKA rakietowa w Polsce, bogata w piękne tradycje, ma obecnie do rozwiązania szereg specyficznych problemów. Główne zagadnienia zarysowały się niezwykle ostro po niedawno zakończonej w Katowicach IV Ogólnopolskiej Konferencji Techniki Rakietowej i Astronautyki.

Głównym celem organizatorów Konferencji, a więc Polskiego Towarzystwa Astronautycznego, było poznanie przebiegu prac dotyczących astronautyki, prowadzonych w Polsce. Konferencja poza tym głównym celem miała duże znaczenie propagandowe i pozwoliła zapoznać się uczestnikom z najważniejszymi problemami techniki rakietowej i astronautyki. Na tle kilkudziesięciu wygłoszonych referatów postaramy się przedstawić główne nurty rozwoju techniki rakietowej w Polsce oraz wyodrębnić pewne problemy dotyczące zagadnień astronautyki.

Jest rzeczą naturalną, że niezwykle frapujące zagadnienia techniki rakietowej są tematem zainteresowań wielu ludzi z różnych środowisk, nie zawsze nawet ludzi nauki. Trzeba jednak uzmysłowić sobie fakt, że zarówno problemy poznawania, jak i narzędzia badań Kosmosu są bardzo skomplikowane i obejmują swym zasięgiem zespół nauki i technik, których wzajemna i właściwa korelacja jest podstawowym źródłem sukcesów. Współczesne narzędzia badań otaczającej nas przestrzeni wymagają wielkich koncentracji środków i sił, ogromnych ilości badań, poszukiwań i prób. Wymagają współpracy niemal że wszystkich gałęzi nauki i techniki.

Możemy jednak wyodrębnić podstawowe dziedziny astronautyki, których główne problemy można rozpatrywać oddzielnie. Do nich należą: narzędzia i technika lotów kosmicznych oraz fizyka i biologia kosmiczna. Każda z powyższych dziedzin astronautyki w Polsce, skupia wokół siebie grono osób, których praca zawodowa związana jest w większym lub w mniejszym stopniu z tymi zagadnieniami.

Polskie Towarzystwo Astronautyczne jako główny cel stawia sobie popularyzację zagadnień techniki rakietowej i astronautyki wśród społeczeństwa, włączanie do działalności naukowej coraz szerszych rzesz naukowców, inicjowanie studiów indywidualnych w tej dziedzinie oraz prowadzenie własnych prac teoretycznych i badawczych. Tę rolę Towarzystwo wypełniało i wypełnia bardzo dobrze. Ale wyłania się pierwszy zasadniczy problem. Dopóki bowiem działalność Towarzystwa miała charakter rozwojowy, to znaczy do roku 1960, wtedy problem ten nie występował zbyt ostro i działalność członków Towarzystwa Astronautycznego i osób zainteresowanych miała zawsze pozytywny charakter, chociażby ze względów popularyzatorskich.

Obecnie, po zgórą siedmioletniej działalności Polskiego Towarzystwa Astronautycznego, problem należy postawić otwarcie: albo zorganizowana i planowana działalność naukowo-badawcza, albo rezygnacja z niej, co — oczywiście — zawęży znacznie zakres działania. Wniosek ten nasuwa się natychmiast po zapoznaniu się z tematyką wygłaszanych referatów na Konferencji. I tak w Sekcji Technicznej na 10 wygłoszonych referatów poruszono osiem różnych problemów, które nie tylko że nie miały wzajemnego powiązania lecz różniły się znacznie pod względem poziomu naukowego. Taki stan rzeczy doprowadził do paradoksalnej sytuacji, że w wielu przypadkach zagadnienia omawiane przez referenta rozumiał tylko sam autor.

Naturalnie, problemy techniczne w astronautyce są bardzo szerokie i ilość zagadnień może być olbrzymia, niemniej jednak przy takim stanie rzeczy korzyści naukowe są bardzo mierne. Kompleks zagadnień i stopień trudności współczesnej techniki wymaga zespołu ludzi, których praca jest kierowana i właściwie organizowana.

Problem planowania i organizacji działalności naukowej w dziedzinie techniki lotów kosmicznych jest pierwszym i podstawowym problemem intensyfikacji i racjonalizacji techniki rakietowej w Polsce. Oczywiście, że PTA nie dysponując własnymi ośrodkami badań, nie mając wyposażenia warsztatowego i laboratoryjnego, nie może prowadzić prac konstrukcyjnych. Natomiast zainteresowani członkowie PTA powinni mieć nakreślony, przynajmniej w zarysie, plan rozwoju i kierunki działalności naukowej w Polsce. Wtedy praca naukowa przyniesie znacznie lepsze wyniki i nie będzie zlepkiem niepasujących do siebie zagadnień.

Ten problem nie występuje tak ostro w dziedzinie biologii i fizyki kosmicznej, ponieważ działalność ta skupia się w pewnych jednostkach organizacyjnych, chociaż i tutaj można zauważyć paradoksy.

W Sekcji Biologicznej większość referatów dotyczyła prac naukowych prowadzonych w Warszawie pod kierunkiem prof. dr med. J. Walawskiego. Zagadnienie adaptacji organizmu ludzkiego do lotów kosmicznych jest niezwykle pasjonujące, toteż referaty wygłaszane w Sekcji Biologicznej cieszyły się dużą popularnością i uznaniem. Tematyka referatów była na ogół dobrana szczęśliwie i podawana przez poszczególnych referentów w interesujący sposób.

Z ciekawszych zagadnień biologii kosmicznej, poruszanych na Konferencji, należy wymienić wyniki badań uzyskane w dotychczasowych lotach kosmicznych, pewne problemy fizjologii kosmicznej, wymagające rozwiązania oraz wnioski dotyczące różnorodnych badań specjalistycznych na żywych organizmach. A więc wpływ dużych przyspieszeń i ich zmian, badanie laboratoryjne wpływu nieważkości, wpływu parametrów wibracji, promieniowania jonizującego, pola magnetycznego, zmian ciśnienia i innych czynników na organizmy żywe. Ponadto omówione były podstawowe przyrządy do laboratoryjnych badań biologicznych takie, jak wirówka przeciążeniowa dla ludzi, komory niskich ciśnień i temperatur.

Sekcja Astronomiczno-Fizyczna zaprezentowała szeroki i różnorodnych wachlarz problemów fizyki i przestrzeni kosmicznej. Podano informacje, dotyczące nowych odkryć astronomicznych, związanych z Księżycem, Wenus i Marsem. Dużo informacji dotyczyło obserwacji sztucznych satelitów w Polsce, ich znaczenia w meteorologii, dla badań geofizycznych, aerologicznych i innych. Niektóre problemy wymagają jeszcze długotrwałych badań, wśród których Polska może zająć jedną z czołowych pozycji na świecie. (Np. zagadnienie „selenodezji"). Wysoki poziom polskiej astronomii stwarza dostateczne podstawy do stwierdzenia, że nasz udział będzie jak najbardziej pozytywny i przyniesie zasłużony wkład w dzieło podboju Kosmosu.

Zajmiemy się teraz szerzej aktualnymi problemami techniki rakietowej w Polsce. Z gąszczu zagadnień poruszonych w referatach Sekcji Technicznej można wyodrębnić dwa główne nurty, na które skierowała się technika rakietowa w Polsce.

Jest to działalność teoretyczno-badawcza, prowadzona głównie na Politechnice Warszawskiej oraz eksperymentalna prowadzona w Doświadczalnym Ośrodku Rakietowym Aeroklubu Krakowskiego przy współudziale Pracowni Rakietowych Sondowań Atmosfery PIHM. Bardzo znamienny jest fakt, że pracownicy naukowi z Warszawy mają znaczny dorobek naukowy, pewne doświadczenie oraz duże perspektywy rozwoju badań szczególnie w dziedzinie nowych napędów rakietowych.

Rakietnicy z Krakowa, ambitni w swej pasji doświadczeń, mają duże osiągnięcia eksperymentalne oraz opanowali podstawowe reguły konstrukcji małych rakiet.

Prace naukowe z dziedzinie techniki rakietowej reprezentowali głównie pracownicy nauki Politechniki Warszawskiej. Profesor H. Muster zreferował podstawowe kierunki rozwoju napędów rakiet kosmicznych, prof. Z. Pączkowski omówił opracowaną przez siebie metodę szybkiego liczenia części aktywnej toru rakiety. Mgr inż. W. Dichter poruszył ciągle aktualne zagadnienia występujące podczas spalania stałych materiałów pędnych. O zagadnieniach pewnych elementów serwomechanizmów rakietowych i możliwości ich realizacji w Polsce mówił mgr inż. St. Borowik. Zagadnienie teoretyczne wejścia rakiety w atmosferę ziemską opracował mgr inż. J. Maryniak. Mgr J. Jatczak oraz mgr B. Pałczyński z Uniwersytetu Łódzkiego przedstawili parametry napędu jonowego dla rakiet kosmicznych. Ośrodek krakowski przedstawił dwa zagadnienia dotyczące techniki rakietowej: metodę graficzną liczenia toru rakiet (mgr W. Góral) oraz elektroniczne urządzenia rozłączające i startowe rakiet (J. Kibiński).

Z uwagi na to, że Polskie Towarzystwo Astronautyczne nie dysponuje odpowiednimi środkami technicznymi, prowadzone prace teoretyczne nie mogą mieć szans realizacji konstrukcyjnej w ramach organizacji. Dopóki istnieć będą problemy finansowe, nie będzie widoków na aktywny udział Polski w pracach konstrukcyjnych. Proponowany model rozwoju techniki rakietowej w naszym kraju opiera się na fragmentarycznych opracowaniach zagadnień i ewentualnej ich realizacji w miarę dysponowanych środków. Takie wycinkowe zagadnienia możliwe są do opracowania w skromnym zakresie w ramach niemalże każdego zakładu przemysłowego, instytucji czy uczelni. Koncentracja tych potencjalnych możliwości mogłaby dać w szybkim okresie czasu i przy małych nakładach środków bardzo zachęcające wyniki.

Wyłania się jeszcze problem odpowiedniego zainteresowania i poparcia ze strony czynników kompetentnych oraz właściwej i sprężystej organizacji tego przedsięwzięcia.

Odrębnym zagadnieniem jest problem szybkiego wzrostu młodej kadry naukowej, żywiołowo interesującej się problemami astronautyki i techniki rakietowej. Czy stworzone zostaną podstawowe warunki dla zaspokojenia głodu badań w dziedzinie astronautyki? Wydaje się, że istnieją przesłanki do pozytywnego stwierdzenia, ale pod warunkiem, że będą prowadzone i rozwijane w dalszym ciągu na szeroką skalę badania nad nowymi formami energii dla napędu rakiet. Jeśli w dodatku rakieta będzie mogła być wyposażona w precyzyjną aparaturę pomiarową i jeśli będzie kierowana za pomocą urządzeń produkowanych w kraju, wtedy możemy powiedzieć, że i dla Polski Kosmos stoi otworem.

Start doświadczalnej rakiety naddźwiękowej RM-3W z głowicą typu „Włócznia", opracowanej przez zespół krakowski. Zdjęcie: Jacek Kibiński



P — 1127

BRYTYJSKI SAMOLOT PIONOWEGO STARTU

PIOTR KWIATKOWSKI

WSPÓŁCZESNE, naddźwiękowe samoloty myśliwskie, cechujące się wciąż wzrastającym obciążeniem jednostkowym powierzchni nośnej i coraz większą prędkością startu i lądowania, wymagają coraz dłuższych pasów startowych. W połączeniu z równoczesnym postępem w dziedzinie środków niszczenie nieprzyjacielskich urządzeń lotniskowych, stawia to pod znakiem zapytania, możliwość użycia lotnictwa myśliwskiego z lotnisk położonych w strefie przyfrontowej. Względy te kierują ostatnio uwagę specjalistów wojskowych na rozwój samolotów myśliwskich pionowego startu i lądowania, mogących się obywać bez rozbudowanych urządzeń lotniskowych.

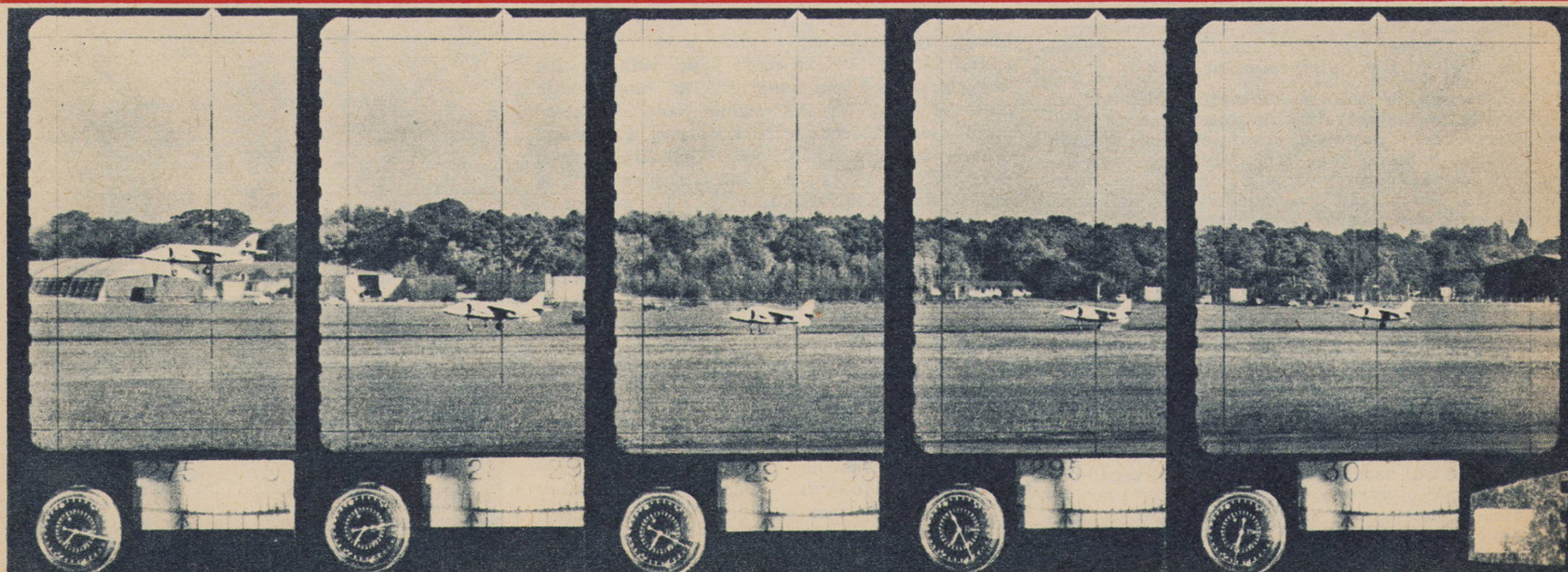
Konstrukcja różnych wersji tych samolotów, w większości znajdujących się jeszcze na deskach rysowniczych konstruktorów lub w stadium wstępnych eksperymentów, opiera się najczęściej na wykorzystaniu specjalnych silników odrzutowych, umieszczonych pionowo w kadłubie lub czasem w skrzydłach i dających w momencie startu i lądowania ciąg kierowany w górę i przeciwdziałający sile ciężkości.

Ośrodkiem zainteresowania na ostatniej wystawie angielskiego przemysłu lotniczego we Farnborough był prototyp myśliwsko-szturmowego samolotu pionowego startu Hawker P-1127, wykorzystujący zasadę sterowania strumieniowego. Samolot może się wznosić i opuszczać pionowo, przechodzić do szybkiego lotu poziomego i następnie znowu do pionowych zmian wysokości, może też poruszać się do tyłu i w bok, na wzór śmigłowca. Samolot ten jako pierwszy spośród samolotów pionowego startu na Zachodzie przeszedł próby w locie. Jego wersja naddźwiękowa P-1154 ma być zamówiona przez brytyjskie lotnictwo wojskowe dla zastąpienia samolotów myśliwskich „Hunter", a prawdopodobnie i przez lotnictwo marynarki dla zastąpienia samolotów „Sea-Vixen".

Samolot P-1127 o rozmiarach mniejszych od „Huntera" jest górnopłatem o skrzydłach ze znacznym skosem i niewielkim ujemnym wzniosem. Jest wyposażony w podwozie jednotorowe oraz składane wysięgniki na końcach skrzydeł zaopatrzone w niewielkie koła. Na dużej wysokości lotu może on przekraczać prędkość dźwięku, na małej zaś może być wykorzystywany jako szybki poddźwiękowy samolot szturmowy. Wewnętrzne i zewnętrzne zbiorniki paliwowe zapewniają mu zasięg przekraczający zasięg samolotu „Hunter". Uzbrojenie obejmujące normalne uzbrojenie samolotów szturmowych może być uzupełnione rakietami klasy „powietrze-powietrze". Szczególnie korzystny stosunek wielkości ciągu silnika do ciężaru samolotu zapewnia prędkość wznoszenia (198 m/sek) umożliwiającą wykonywanie zadań myśliwca przechwytującego.

Samolot ma tylko jeden silnik odrzutowy, służący zarówno dla napędu w locie poziomym jak i dla podnoszenia go i opuszczania podczas pionowego startu i lądowania. Tę wszechstronność wykorzystania silnika uzyskuje się przez zaopatrzenie wylotów silnika w sterowane przez pilota dysze, dzięki którym można zmieniać kierunek wypływu gazów wylotowych silnika, a więc i kierunek jego ciągu.



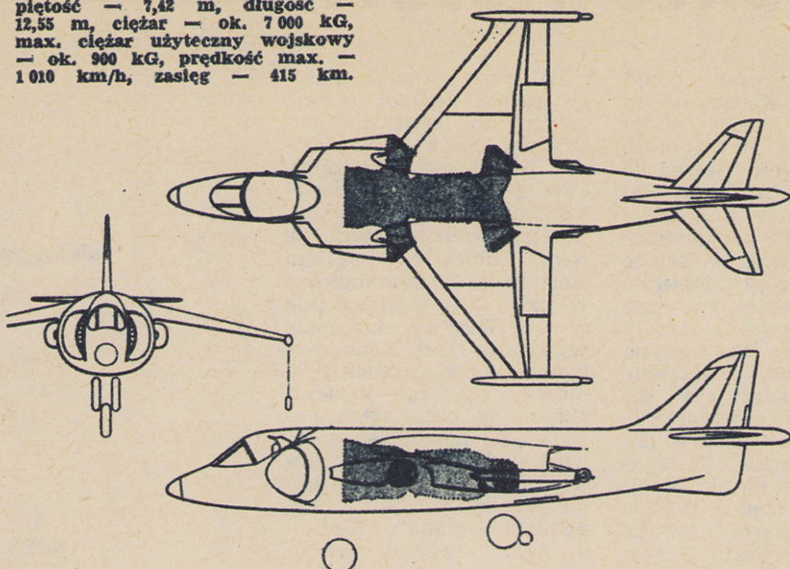


NIŻEJ: Start samolotu P-1127 ujęty przez kamerę filmową i chronometr. Od prawej: 0, sekund; 2,7 sekundy; 5,4 sekundy; 8,1 sekundy; 11,3 sekundy.

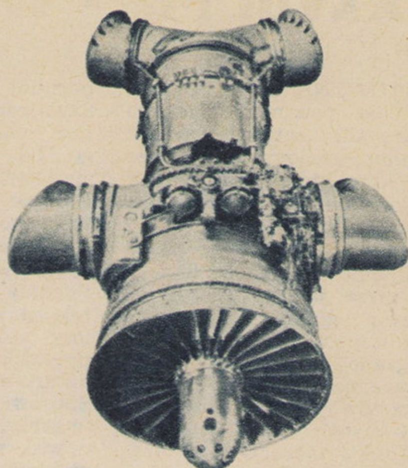
WYŻEJ: Samolot P-1127 w locie wznoszącym.

Pomysł wykorzystania sterowania strumieniowego silnika odrzutowego do napędu samolotu i jednocześnie dla podnoszenia go przy pionowym starcie powstał w Anglii w 1956 r. Polegał on wówczas na zaopatrzeniu silnika Bristol „Orion" w cztery dmuchawy odśrodkowe umieszczone wokół silnika. Przez odpowiednie ustawianie płaszczyzn wirowania dmuchaw kierowano sprężone powietrze poziomo do tyłu, pionowo w dół lub w kierunkach pośrednich. Urządzenie to okazało się jednak zbyt mało wydajne i zbyt ciężkie dla zastosowania w samolocie i następny projekt polegał na zastąpieniu czterech dmuchaw odśrodkowych jedną sprężarką osiową i sterowaniu ciągiem przy pomocy ruchomych dysz wylotowych.

W 1957 r. w zakładach Bristol Siddeley zrealizowano ostateczną



P-1127. Szarym tonem oznaczono umieszczenie silnika BS-53. Rozpiętość — 7,42 m, długość — 12,55 m, ciężar — ok. 7 000 kG, max. ciężar użyteczny wojskowy — ok. 900 kG, prędkość max. — 1 010 km/h, zasięg — 415 km.



Silnik dwuprzepływowy BS-53 „Pegasus". Wg danych fabrycznych strata ciągu wskutek zakrzywienia strumienia gazów wynosi tylko ok. 3% całkowitego ciągu silnika.

wersję projektu — specjalne rozwiązanie dwuprzepływowego silnika odrzutowego BS-53 „Pegasus", w którym zarówno powietrze przepływające przez płaszcz jak i gazy wylotowe uchodzą na zewnątrz przez ruchome dysze. Większa część powietrza przepływającego przez silnik jest tłoczona przez wentylator — sprężarkę niskiego ciśnienia silnika i kierowana do dwu ujść położonych z boków silnika (dysze przednie), a reszta trafia do sprężarki osiowej (wysokiego ciśnienia), komór spalania oraz turbiny i uchodzi na zewnątrz przez dwie dysze umieszczone w tyle silnika. Niewielka część gazów wylotowych zostaje doprowadzona do małych dysz umieszczonych na końcach skrzydeł i w przodzie oraz w tyle kadłuba w celu utrzymania samolotu w równowadze i sterowania podczas lotu. Wentylator silnika i sprężarka wysokiego ciśnienia obracają się w przeciwnych kierunkach w celu usunięcia efektu giroskopowego.

Połowa wielkości ciągu silnika pochodzi od chłodnego powietrza napędzanego przez wentylator. Gazy wylotowe są chłodniejsze i o stosunkowo mniejszej prędkości niż gazy przeciętnego silnika odrzutowego, co ułatwia rozwiązanie mechanicznych problemów związanych z obracaniem dysz, którymi uchodzą one z silnika. Dysze te znajdujące się na końcach kanałów, którymi uchodzi z silnika zarówno powietrze napędzane wentylatorem, jak i gazy wylotowe, stanowią najbardziej charakterystyczną cechę silnika. Kierunek ich wylotów może ulegać zmianie w zakresie od położenia kierującego strumień poziomo do tyłu aż do pozycji kierującej go nieco w przód od kierunku pionowego. Pełny obrót dysz w zakresie 100 stopni może być dokonany w ciągu niecałej sekundy. Pilot może ustawić dysze wylotowe także w dowolnym położeniu pośrednim. Sterowanie silnikiem jest normalne — w kabinie pilota znajduje się tylko jedna dodatkowa dźwignia dla regulowania położenia dysz.

Zastosowanie w samolocie pionowego startu sterowania strumieniowego ma szereg zalet w stosunku do innych rozwiązań. Samolot jest wyposażony tylko w jeden silnik, nie musi więc w locie poziomym dźwigać niepotrzebnych wówczas silników służących tylko do unoszenia go przy pionowym starcie i lądowaniu. Ciąg silnika może przybierać różne kierunki, przy czym wektor ciągu przechodzi w każdej fazie lotu przez punkt położony w pobliżu środka ciężkości samolotu, co nie jest możliwe przy konstrukcjach, w których jeden silnik daje ciąg skierowany do przodu, a inne — tylko do góry. System utrzymujący samolot w równowadze może być znacznie prostszy niż przy innych rozwiązaniach napędu. Wreszcie — przeciwbieżność wentylatora i sprężarki eliminuje występowanie momentu giroskopowego silnika, niska prędkość i temperatura gazów wylotowych ułatwia rozwiązanie szeregu problemów konstrukcyjnych.

Obaj piloci oblatujący samolot — A. W. Bedford i M. T. Frost stwierdzają, że jest on łatwiejszy w pilotowaniu od samolotu klasycznego, gdyż przy starcie i lądowaniu odpadają problemy związane z długością i kierunkiem pasa startowego.

Aby uniknąć niszczenia nawierzchni lotniska i podnoszenia przez strumień gazów wylotowych silnika szkodliwych zanieczyszczeń z ziemi — uruchamianie silnika i kołowanie samolotu na miejsce startu odbywa się przy dyszach wylotowych skierowanych ku tyłowi — zostają one obrócone w dół dopiero tuż przed startem. Przez stopniowe zwiększanie ciągu silnika powoduje się następnie pionowe wznoszenie samolotu, przy czym żądana wysokość jest utrzymywana przez zwykłe manewrowanie dźwignią sterowania silnika. Położenie samolotu podczas pionowego wznoszenia się jest utrzymywane poprzez przechylanie i pochylanie samolotu za pomocą drążka sterowego i dysz wylotowych, umieszczonych w kadłubie i skrzydłach, albo obracania go przy użyciu nożnej sterownicy. Położenie dysz wylotowych silnika pozostaje przez cały czas wznoszenia niezmienne, gdyż przemieszczenia samolotu w każdym kierunku można uzyskać przez właściwe przechylanie samolotu.

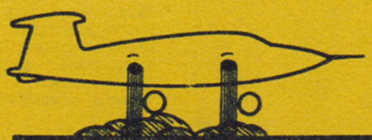
Przejście od pionowego wznoszenia do lotu poziomego następuje przez stopniowe obracanie dysz wylotowych do tyłu przy stałym niezmiennym położeniu dźwigni ciągu silnika. Prędkość pozioma samolotu stopniowo przy tym wzrasta i jednocześnie pojawia się siła nośna na skrzydłach. Prędkość przejścia zostaje osiągnięta przy odchyleniu dysz o około 45 stopni od położenia pionowego. Przejście do lotu klasycznego oceniane jest przez pilota na podstawie wskazań prędkościomierza.

Odwrotną sytuację — przejście od lotu poziomego do pionowego lądowania — uzyskuje się przez obracanie dysz wylotowych do pozycji hamującej, tj. nieco w przód od położenia pionowego. Wraz ze zmniejszaniem się prędkości lotu poziomego, pilot zwiększa obroty silnika w celu zrównoważenia jego ciągiem zmniejszającej się siły nośnej skrzydeł. Tuż przed przejściem do stanu zawisu pilot ustawia dysze wylotowe silnika w położeniu pionowym i przy pomocy dźwigni sterowania silnikiem ustala prędkość pionowego opuszczania się samolotu, naprowadzając go jednocześnie odpowiednimi przechyłami nad zamierzony punkt zetknięcia się z ziemią.

Gdy nie ma potrzeby lub możliwości pionowego wznoszenia się, a więc np. przy znacznym przeciążeniu samolotu albo dysponowaniu normalnym lotniskiem, samolot P-1127 może przeprowadzić klasyczny, lecz bardzo skrócony start. Rozpędza się go wówczas z dyszami skierowanymi do tyłu i przy stosunkowo niskiej prędkości odchyla dysze w dół do pozycji pośredniej, w wyniku czego samolot zaczyna się wznosić już po bardzo krótkim rozbiegu. Samolot może także lądować w klasyczny sposób, przy ewentualnym skracaniu dobiegu za pomocą odpowiedniego skierowania dysz silnika.

Rozwojowa wersja P-1127, naddźwiękowy samolot P-1154, będzie wyposażony w ulepszony silnik o sterowaniu strumieniowym Bristol Siddeley BS-100. Silnik ten ma posiadać nowe urządzenie do zwiększania ciągu, polegające na spalaniu paliwa w dodatkowych komorach usytuowanych w przepływie chłodnego powietrza tłoczonego przez wentylator. Taki dopalacz ma być także zastosowany w późniejszych wersjach silnika Bristol Siddeley „Pegasus".







Rodzaje startów samolotu Hawker P-1127: a — start płaski, b — start pionowy, c — start skrócony. Jeden z prototypów P-1127 uległ katastrofie podczas pokazów na tegorocznym Salonie Lotniczym w Paryżu. Pilot ocalał.

XXVIII MP • WODNOSAMOLOTY

Wieczną sławą cieszyć się powinien ten kto wymyślił zawody modeli wodnosamolotów, a jeszcze większą kto potrafił je tak wspaniale zorganizować, jak zrobił to Aeroklub Gdański w Rewie koło Gdyni. W dniach 8 i 9 czerwca już po raz drugi Rewa gościła modelarzy lotniczych. Tym razem rozegrano tu zawody wchodzące w ramy XXVIII Mistrzostw Polski (rozparcelowanych, jak wiadomo, w roku bieżącym na części i cząstki).

Jak w roku ubiegłym, również i obecnie zwycięzcy mistrzostw wodnosamolotów przewidziani zostali do udziału w jugosłowiańskich zawodach rozgrywanych w Splicie. Można odnotować, że zawody w Splicie noszą co prawda miano międzynarodowych, ale od kilku lat udział w nich bierze zaledwie kilku zawodników zagranicznych, tak że największą areną dla wodnosamolotów w skali europejskiej jest jak dotąd Szwajcaria. Wspomnieć o tym warto choćby dlatego, bo nasza Rewa może się stać równie sławna w Europie. Gdyby zaproszono tu zawodników z ZSRR i innych krajów socjalistycznych, na pewno w Zatoce Puckiej padłby niejeden rekord mimo, że na razie loty rekordowe nie były przewidziane. Nie chodzi naturalnie o odebranie Splitowi tradycyjnej już imprezy, ale o stworzenie nowej, może nawet w silniejszej obsadzie. Poszukiwania za najatrakcyjniejszymi imprezami małego lotnictwa ciągle trwają. Przypomnieć warto w tym miejscu, że już dwie imprezy, a mianowicie tzw. „Zawody Państw Demokracji Ludowych" i „Puchar Europy" przestały się odbywać od kilku lat. Kto wie, czy wodnosamoloty o bogato rozbudowanym programie, z radiomodelami włącznie, nie stanowiłyby atrakcji na nowo odkrytej?

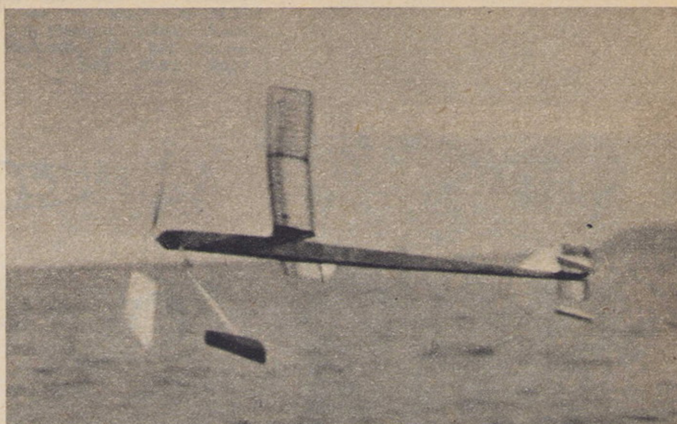
Foto: B. Koszewski (4)

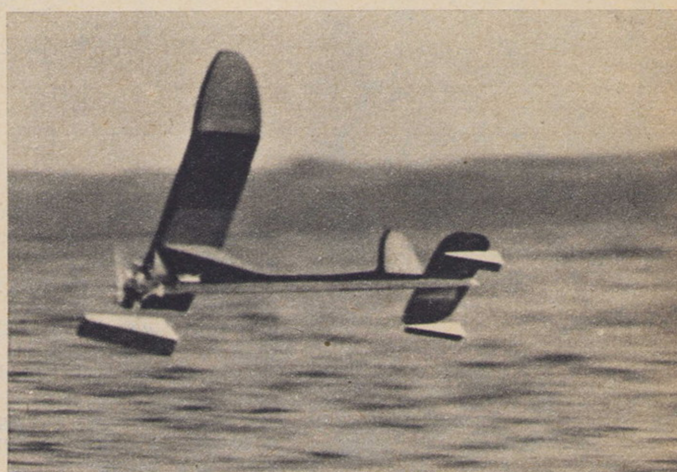


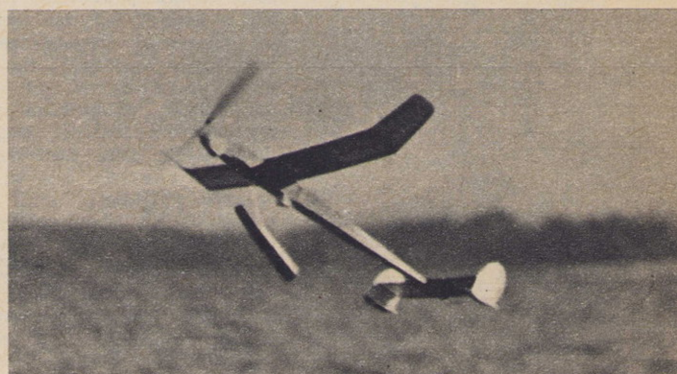
Po tych uwagach natury raczej ogólnej wrócić trzeba do rewskich mistrzostw. Otóż przy idealnej pogodzie 10 zawodników z modelami o napędzie gumowym i 17 o napędzie mechanicznym (w roku ubiegłym ogółem startowało 18 zawodników) walczyło o mistrzowskie tytuły. Wszyscy doskonale wypoczęci, syci i zadowoleni, o czym trudno było mówić np. na mistrzostwach w pozostałych kategoriach, tzw. błyskawicznych jednodniówkach, potrzebnych chyba dla humorystycznego już „wypełnienia planu". Warunki, jakie stworzyli zawodnikom organizatorzy, pozwalały na wzorowy przebieg mistrzostw. Udowodniona została równocześnie teza, że tylko dobrze przygotowana impreza może być udana.

Już w pierwszych minutach po przybyciu do Aeroklubu Gdańskiego zawodnicy byli dokładnie poinformowani co, jak i gdzie, otrzymując drobiazgowy „rozkład jazdy" zawarty w małej karcie uczestnictwa. Rozkład ten działał z dokładnością do minuty i nikt nigdy na nic nie czekał, wiedząc dokładnie, co będzie dalej. Organizatorzy potrafili na przykład umilić pobyt na wybrzeżu jeszcze dodatkowymi atrakcjami, do których zaliczyć należy zwiedzenie portu gdyńskiego statkiem spacerowym, akurat podczas pobytu sławnego „Manhattana".

Jerzy Kosiński zwyciężył po raz drugi w rewskiej imprezie swoim doskonale opracowanym modelem ze składanym przednim pływakiem. Oto loty zwycięzcy: 180 + 110 + + 180 + 153 = 653 sek. Tadeusz Pelczarski potwierdził jeszcze raz wysoką klasę silnikowca osiągając 110 + 120 + 128 + + 160 = 518 sek. i pokonując A. Sulisza o dobre 200 sek.







Przy okazji przepisowego sprawdzania pływalności modeli stwierdzono, że regulamin nie dość jasno precyzuje co należy zrozumieć pod określeniem „pływalność". Warto, aby spece od regulaminów pomyśleli o tej subtelności przy obróbce przepisów na rok przyszły. Streszczając można odnotować z pełną satysfakcją, że Mistrzostwa Wodnosamolotów w Rewie były imprezą nadzwyczaj udaną.

PAWEŁ ELSZTEIN

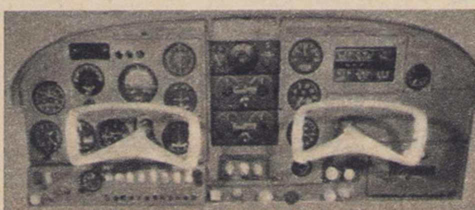
Cessna 210

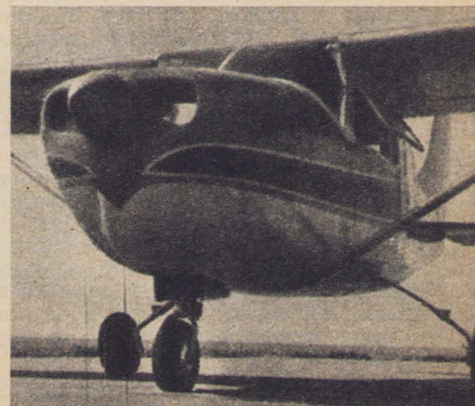
RADIOMODEL

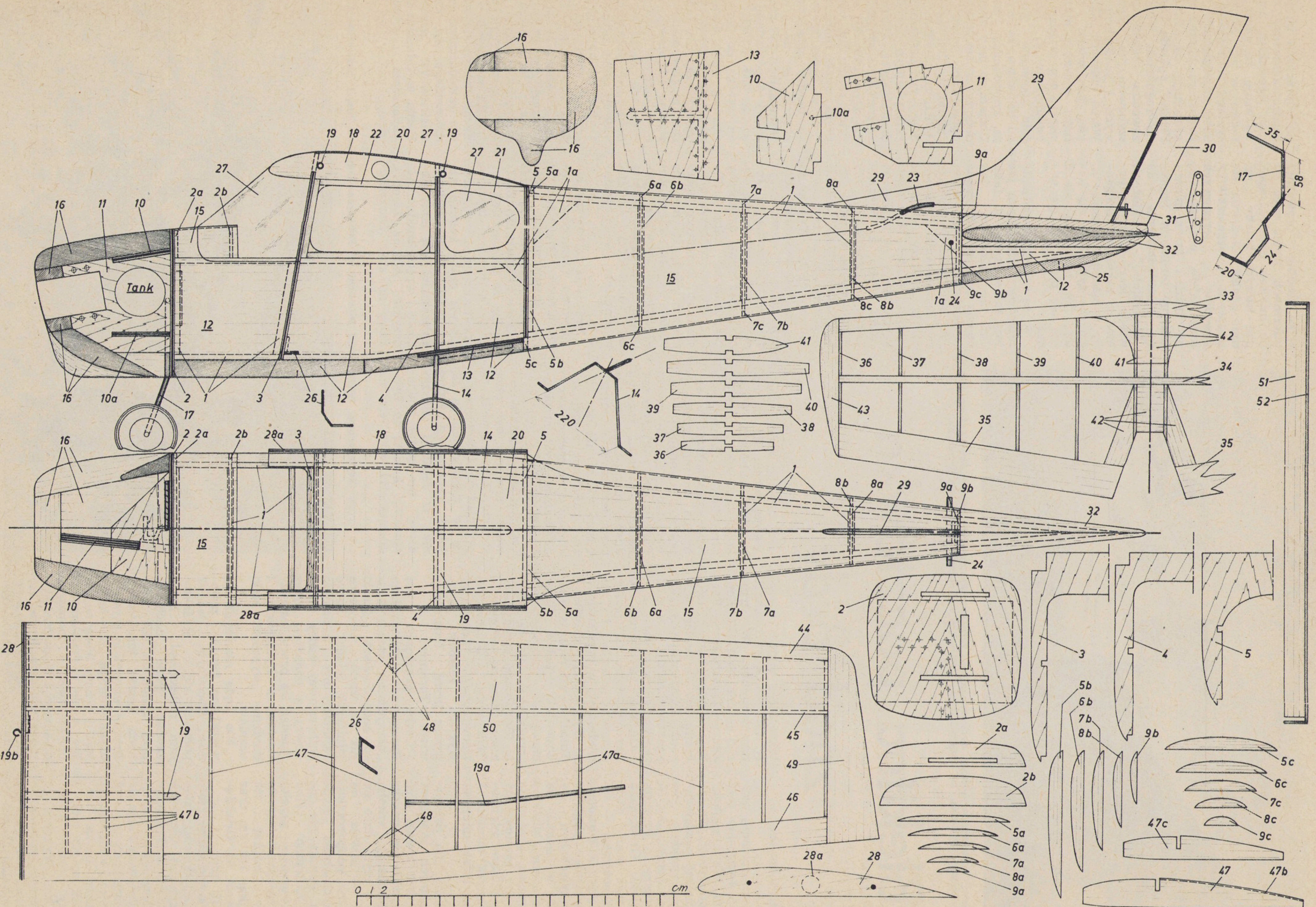




Obok podajemy plan samolotu turystycznego „Cessna-210", opracowanego jako model zdalnie kierowany. Oryginalna „Cessna-210" ma trójkołowe podwozie chowane do kadłuba. W radiomodelu uproszczono konstrukcję, stąd też model zaopatrzony jest w podwozie stałe. Poszczególne części modelu oznaczono numerami dla ułatwienia odszukania ich na rysunku zestawieniowym. Ze względu na piękną sylwetkę i możliwość wykorzystania modelu nie tylko do jednoczynnościowego sterowania, ale jako modelu-makiety, podajemy kilka zdjęć oryginalnego samolotu, wnętrza kabiny oraz układu foteli. „Cessna-210" malowana może być w następujących kolorach: skrzydła i kadłub białe — pas biegnący wzdłuż kadłuba czerwony, a w środku brązowy. Elegancko wygląda tenże samolot w kolorze ciemnoczerwonym z białoszarymi pasami. Rozpiętość skrzydeł — 11,36 m, długość — 9 m. (l)







Tank
0 1 2 cm
220
35
58
24
20



Dwaj czołowi szybownicy okręgu bydgoskiego — Zdzisław Przyjemski (Inowrocław) i Zbigniew Kudzewicz (Toruń), w przyjacielskiej rozmowie na starcie Mistrzostw Pomorza.

Błękitna pocztówka znad Brdy

Panie Redaktorze!

Jak Panu wiadomo województwo bydgoskie jest w naszym kraju najbardziej „ulotniczone". Na jednej piętnastej powierzchni państwa znajduje się tu aż pięć aeroklubów — w Bydgoszczy, Toruniu, Inowrocławiu, Grudziądzu i Włocławku oraz dwie szkoły szybowcowe — w Lisich Kątach i Fordonie. Może właśnie dlatego, choć przyjechałem do Bydgoszczy w zasadzie na IV Szybowcowe Mistrzostwa Pomorza, gros czasu zajęły mi rozmowy na tematy nurtujące miejscową społeczność lotniczą. I chyba nie tylko miejscową.

Ale zacznę, dla porządku, od samych zawodów. Cała impreza trwała pięć dni. Odbywała się na terenie fordońskiej szkoły, która — o czym dużo się tu mówi — została od kwietnia br. podporządkowana Aeroklubowi Bydgoskiemu. Pogoda nie dopisała. Zaliczono tylko trzy konkurencje: przelot po wyznaczonej trasie (nieudany trójkąt 200 km), trójkąt 100 km oraz docel-powrót do Grudziądza (2 x 55 km).

Wśród uczestników mistrzostw spotkałem starych przyjaciół Ludwika Merło, Zdzisława Przyjemskiego, Zbigniewa Kudzewicza i Tadeusza Farsewicza. Opowiedzieli mi oni o przebiegu konkurencji. W pierwszej burza zagrodziła drogę do mety i najdłuższy przelot wyniósł 193 km. Wykonał go Merło. Drugie zadanie — przelot prędkościowy po trasie trójkąta 100 km — wykonało tylko dwóch zawodników. Merło osiągnął prędkość 60 km/h, a Jastrzębski 40 km/h. Wznoszenia znowu zanikły na skutek rozlanego cumulonimbusa. W trzeciej próbie na trasie Fordon — Grudziądz — Fordon najszybszy (49,5 km/h) był Farsewicz. Warunki termiczne były stosunkowo niezłe, ale wiał bardzo silny wiatr.

Ogółem na starcie IV Szybowcowych Mistrzostw Pomorza stanęło 18 zawodników, w tym siedmiu z Bydgoszczy, sześciu z Torunia, czterech z Inowrocławia i jeden z Włocławka. Indywidualnie tryumfował Ludwik Merło (Bydgoszcz) przed Adamem Baryczą (Toruń) i Tadeuszem Głazowskim (Inowrocław). Zespołowo wygrała zawody Bydgoszcz przed Inowrocławiem i Toruniem.

Osoba zwycięzcy jest Panu i czytelnikom „Skrzydlatej" znana. Bądź co bądź Ludwik Merło już na wielu zawodach lotniczych osiągał dobre rezultaty, był członkiem szybowcowej kadry narodowej, a ponadto przez dziesięć lat pracy instruktorskiej w Bydgoszczy i Fordonie „wypuścił" setki uczniów.

Nie będę rozwodził się więcej na temat zawodów. Chciałbym jednak podzielić się z Redaktorem refleksjami, które zawsze mnie nachodzą przy oglądaniu tak zwanych imprez terenowych. Przede wszystkim myślę o organizatorach. Z własnej woli i ochoty biorą na siebie wiele dodatkowych obowiązków, odpowiedzialności i kłopotów. Starania ich dają lepsze czy gorsze rezultaty, ale z reguły „na szczycie" nikt tego nie zauważa i nie ocenia. Nawet satysfakcja nie jest pełna, bo zwłaszcza przy okazji zawodów piloci z końca tabeli zawsze muszą się „odbić" na organizatorach, wytykając im byłe i niebyłe niedostatki. Czasem się wprawdzie zdarzy, że wymienią imprezę gdzieś w prasie regionalnej i to wszystko. Czy nie uważa Pan, że my — którym tak bardzo zależy na rozwoju ducha sportowego w naszym lotnictwie — powinniśmy więcej niż dotychczas poświęcać uwagi zawodom i imprezom organizowanym przez aerokluby regionalne?

Oczywiście zainteresowanie powinno być obustronne. Z przykrością na przykład dowiedziałem się, że w Krośnie odbyła się jakaś impreza, o której nikt w redakcji „Skrzydlatej" nie został powiadomiony. Zresztą do Bydgoszczy też zjawiłem się tylko według prywatnej informacji. Myślę więc, że na miejscu będzie apel, pod którym byłoby mi miło gdyby i Redaktor się podpisał: **organizatorzy zawodów terenowych przysyłajcie**, przynajmniej na tydzień przed planowanym terminem imprezy, **zawiadomienia do „Skrzydlatej"**. Możecie wtedy liczyć na naszą pomoc w zakresie propagandy, a nawet i organizacji. Bo nie tylko jak cię widzą tak cię piszą, ale i jak cię piszą tak cię widzą.

A że przeprowadzenie zawodów regionalnych nie jest takie proste, to fakt. Już nie pamiętam jak dawno była opublikowana w Biuletynie Aeroklubu PRL ostatnia lista komisarzy sportowych. Dziś sędziują imprezy lotnicze wszyscy chętni, przy czym kwalifikacje ich są bardzo różne. Wiem, że Wydział Imprez i Treningu ZG APRL czynił starania celem opracowania aktualnej listy komisarzy sportowych APRL. Wydaje mi się, że jest to sprawa bardzo pilna i warto przyspieszyć jej realizację. Jednocześnie wydaje mi się, że gdzieś zimą należałoby zorganizować kurs unifikacyjny w zakresie obowiązków komisarzy sportowych. Rolę tę mogłaby spełnić wystarczająco dokładnie opracowana specjalna instrukcja (odbita w odpowiedniej ilości egzemplarzy na powielaczu).

Brak jest ramowego regulaminu zawodów regionalnych. Organizatorzy IV Szybowcowych Mistrzostw opierali się częściowo o regulamin SMP. Myślę, że uniwersalny regulamin byłby lepszym rozwiązaniem i znacznie ułatwił pracę komisji sędziowskiej. Praca nad regulaminami jest mało ciekawa i wręcz żmudna. Ale przykład Adama Zientka, który na apel „Skrzydlatej" opracował na prawdę bardzo sensowny regulamin jeżowskich zawodów wskazuje, że może i tym razem w tej kłopotliwej sytuacji rozwiązanie możnaby zawdzięczać pismu Redaktora. Krótko mówiąc proponuję, by „Skrzydlata Polska" ogłosiła konkurs na regulamin sportowy zawodów regionalnych — szybowcowych, samolotowych i spadochronowych. Wśród naszych Czytelników jest wielu, wierzę, ludzi — którzy mają wystarczającą wiedzę i doświadczenie, a jednocześnie społeczne podejście do lotnictwa, by zrobić to za symboliczną nagrodę. Chciałbym przy okazji dodać, że w aeroklubach są opracowane przez dział Imprez i Treningu ZG APRL regulaminy zawodów wewnątrzklubowych rozgrywanych systemem dochodzącym. Można więc ze smutkiem stwierdzić, że nie słyszałem, by w którymś klubie już taka impreza miała miejsce.

A w ogóle wydaje mi się bardzo sensowną propozycją, by na zawodach regionalnych był przedstawiciel odpowiedniej komórki ZG APRL. Byłby on bardzo dobrze wykorzystany jako doradca w sprawach organizacyjnych, sportowych, a jednocześnie mógłby stanowić instancję odwoławczą przy ewentualnych kwestiach spornych. Mogę się Redaktorowi przyznać, że sam na sobie przekonałem się ile jest warte doświadczenie nabyte na zawodach lotniczych. Dlatego też uważam, że przy organizacji należy ostrożnie stawiać na kierownicze stanowiska ludzi mających nawet największe zasługi w innych dziedzinach, ale bez doświadczenia zawodniczego czy sędziowskiego itp. Ostatnie mistrzostwa samolotowe Polski w Gdańsku są tego najlepszym potwierdzeniem.

IV Szybowcowe Mistrzostwa Pomorza w Fordonie. Odprawa przed konkurencją.



★

Sprawy sportowe to Redaktorze mój konik. Można by o nich godzinami, lecz i o innych sprawach chciałem do Pana napisać. W Fordonie długo ze mną dyskutowano na temat włączenia szkoły do Aeroklubu Bydgoskiego i artykułu red. Malinowskiego „Fordon po trzydziestu latach". Miło mi było stwierdzić, że nawet tam gdzie brakowało zdań racjonalnych było wiele szczerego uczucia dla szkoły i lotnictwa. Szkoda, że Redaktor nie słyszał z jakim żalem mówili mechanicy (po stwierdzeniu, że nie pracują tylko dla pieniędzy, a z zamiłowania i... przyzwyczajenia) o stojących bezużytecznie przez całą wiosnę szybowcach. O tym jakby chętnie widzieli życie i młodość na fordońskich lotniskach. I — zapytują niektórzy pracownicy szkoły — czy przejazdy i przeloty między ośrodkami nie zwiększą zamiast zmniejszyć koszty?

Moim zdaniem nie tu pies pogrzebany. Osobiście nie jestem uczuciowo przywiązany do tradycji fordońskiego ośrodka. Bez różnicy jest dla mnie jego nazwa i ustawienie organizacyjne. Rzecz w tym natomiast, by ta i inne szkoły właściwie pod względem lotniczym oraz ekonomicznie wykorzystać. Ale, pytają obecne władze Aeroklubu Bydgoskiego i ja też chętnie postawię to byle nie retoryczne pytanie: kto ma latać w szkołach szybowcowych od września do czerwca? Nawet odliczywszy trzy miesiące na urlopy, szkolenia kadry, itp — przy obecnym systemie szkolenia tylko młodzieży ze szkół średnich wiosną i jesienią nie ma kto latać na obozach skoszarowanych. Tym bardziej, że szeregi treningowców raczej się nie zwiększają. Myślę, że problem szkół szybowcowych wymaga osobnego i szerszego omówienia. Tu brak na to miejsca, ale ciężar gatunkowy tych spraw jest tak wielki, iż warto zająć się nim możliwie szybko. W czerwcu był zapowiadany w Fordonie kurs podchorążych. A co będzie dalej — zobaczymy.

Przy okazji rozmów na temat łączenia ośrodków, oszczędności przyszło mi do głowy, że brakuje nam w lotnictwie sportowym ekonomistów z prawdziwego zdarzenia. Takich, którzyby potrafili bezbłędnie opracowywać założenia ekonomiczne wszelkich propozycji wpływających do Zarządu Głównego Aeroklubu PRL. Przy stałym rozwoju metod zarządzania naszą gospodarką, wzroście wydajności pracy i my — lotnicy sportowi nie możemy pozostać w tyle. A że można w tym zakresie wiele zrobić, mówią nawet wróble na lotniskach. Trzeba częściej słuchać głosów działaczy terenowych i poważnie każdy wniosek rozpatrywać. Szkoda, Redaktorze, że w lotnictwie modne jest powiedzenie „kto mówi lub pisze ten nie lata". I często tu i tam słyszę: pan nie jest pracownikiem i może się nie bać. Niech pan o tym napisze.

Daleki jednak jestem od poklasku dla słyszanych tu i tam żalów i skarg. Na pewno centrala nie jest bez grzechu, ale jak bardzo wiele zależy od postawy pracowników aeroklubów regionalnych, świadczą wyniki ostatniego roku w Białymstoku i Jeleniej Górze. Dlatego należy wyraźnie ograniczać słuszne postulaty czy głosy krytyczne od utyskiwań zgorzkniałych i znudzonych lotnictwem, często zmęczonych nadmiarem alkoholu „starych" lotników.

A co to ma wspólnego — zapyta Redaktor — z moim pobytem w Bydgoszczy? Otóż właśnie tam spotkałem się z ludźmi — jak na przykład z instruktorem Zbigniewem Żółkosiem, który zszedł z lotniska ze swymi szkolnymi dochodząco chłopcami (plan wykonany do I. VI.) dopiero o zmroku — co chcą pracować i swoją czynną postawą stanowią wielką wartość naszego lotnictwa. Tu też widziałem takich i słuchałem ze smutkiem, którzy zgubili w lotnictwie swą drogę.

Między nami mówiąc jest wiele spraw, które należałoby Redaktorze wyjaśnić, by oczyścić nieco atmosferę w naszym lotnictwie sportowym. Pytam za moimi rozmówcami: czy wprowadzenie licencji dla młodych pilotów jest rzeczywiście uzasadnione, czy na prawdę na każdym lotnisku nawet jeśli są dwa w jednej miejscowości muszą się nudzić zawodnicy, czy koniecznie (zgodnie z wytycznymi) należy ograniczać trening wyszkolonej dla potrzeb lotnictwa zawodowego młodzieży? I czy wymagania zdrowotne aż tak bardzo wzrosły, że ogromny procent młodych zapaleńców musi płakać czytając orzeczenie „niezdolny".

Takiego nazwiska jak Roman Przytarski Redaktor z pewnością nie zna. Nie, nie. To przynajmniej na razie postać niehistoryczna. Po prostu uczeń Technikum Kolejowego w Bydgoszczy, który skończył w bieżącym roku dochodzący kurs szybowcowy. Właśnie rozmowa z nim, widok jego rozmiłowanych w szybownictwie kolegów, pozwala mi pozostać nadal optymistą.

KORMORAN



W pełnej gotowości startowej. Foto: Fr. Marszałek (3)

BIULETYN AEROKLUBU PRL nr 360

Zatwierdzenie wyczynów krajowych

SREBRNE ODZNAKI SZYBOWCOWE

28 (2338) Henryk Wizner — 5 h 38 min, 1330 m, 80 km (24.4.1962)
29 (2339) Roman Polański — 5 h 39 min, 1060 m, 53 km (26.4.1962)
30 (2340) Roman Luba — 7 h 00 min, 1330 m, 78 km (8.6.1962)
31 (2341) Piotr Kłosowski — 5 h 28 min, 1050 m, 71 km (10.6.1962)
32 (2342) Jerzy Smogóra — 5 h 30 min, 1500 m, 142 km (13.6.1962)
33 (2343) Janusz Gogała — 5 h 24 min, 1400 m, 69 km (13.6.1962)
34 (2344) Cezary Kułkowski — 5 h 08 min, 1320 m, 51 km (10.7.1962)
35 (2345) Jan Wiechecki — 5 h 57 min, 1100 m, 303 km (24.7.1962)
36 (2346) Antoni Kurasiak — 5 h 40 min, 1700 m, 51 km (28.7.1962)
37 (2347) Wojciech Sytek — 5 h 32 min, 1520 m, 51 km (28.7.1962)
38 (2348) Józef Szpek — 5 h 55 min, 1300 m, 72 km (28.7.1962)
39 (2349) Jerzy Świgoń — 5 h 56 min, 1070 m, 51 km (29.7.1962)
40 (2350) Jan Rak — 6 h 45 min, 1010 m, 51 km (29.7.1962)
41 (2351) Bogdan Nowicki — 5 h 26 min, 1450 m, 51 km (29.7.1962)
42 (2352) Romuald Hammerschlag — 5 h 02 min, 1020 m, 56 km (29.7.1962)
43 (2353) Włodzimierz Burzyński — 5 h 32 min, 1600 m, 98 km (30.7.1962)
44 (2354) Andrzej Murzyński — 5 h 13 min, 1025 m, 63 km (30.7.1962)
45 (2355) Włodzimierz Żołud — 5 h 54 min, 1700 m, 75 km (31.7.1962)
46 (2356) Zbigniew Kotliński — 5 h 40 min, 1300 m, 69 km (31.7.1962)
47 (2357) Andrzej Wache — 6 h 42 min, 1280 m, 51 km (31.7.1962)
48 (2358) Jan Jaszczak — 6 h 08 min, 1240 m, 53 km (13.9.1962)
49 (2359) Zygmunt Gumiński — 5 h 35 min, 7550 m, 75 km (9.12.1962)

ZŁOTE ODZNAKI SZYBOWCOWE

4 (409) Lech Juszczyk — 5 300 m, 305 km (9.12.1962)

DIAMENTY ZA PRZELOT DOCELOWY 300 KM

10 (505) Leonard Maciejewski — 316 km (3.6.1962)
11 (506) Jerzy Dyczkowski — 305 km (25.6.1962)
12 (507) Włodzimierz Benda — 305 km (25.6.1962)
13 (508) Lech Juszczyk — 305 km (26.6.1962)
14 (509) Olgierd Sankowski — 305 km (26.6.1962)

DIAMENTY ZA PRZELOT 500 KM

2 (148) Jerzy Dyczkowski — 531 km (13.6.1962)

Sekretarz Generalny Aeroklubu PRL
KRZYSZTOF DONIGIEWICZ, ppłk pil.

BIULETYN AEROKLUBU PRL nr 361

Międzynarodowa Federacja Lotnicza — FAI — zatwierdza następujący rekord międzynarodowy:

KLASA D-2 (szybowce wielomiejscowe)

Odległość przelotu docelowego (Polska)

Franciszek Kępka jr. z pasażerem Edwardem Łopato, na szybowcu „Bocian" SP-2033, na trasie Strzegów — Sejny, dnia 8 sierpnia 1962 r. 636,6 km.

Zatwierdzenie wyczynów krajowych

ZŁOTE ODZNAKI SZYBOWCOWE

5 (410) Dionizy Bielański — 6550 m, 325 km (8.8.1962)
6 (411) Zygmunt Gumiński — 7550 m, 302 km (9.12.1962)
7 (412) Tadeusz Budziński — 3200 m, 310 km (10.4.1963)
8 (413) Czesław Mankiewicz — 3600 m, 314 km (11.4.1963)
9 (414) Maciej Nowaczyk — 3860 m, 327 km (23.4.1963)
10 (415) Lucjan Mężyk — 4150 m, 303 km (23.4.1963)

SREBRNE ODZNAKI SZYBOWCOWE

50 (2360) Ryszard Stokowski — 5 h 12 min, 55 km (27.9.1961)
51 (2361) Mirosław Golcz — 5 h 13 min, 1120 m, 90 km (8.8.1962)
52 (2362) Jerzy Markiewicz — 5 h 40 min, 1600 m, 55 km (10.4.1963)
53 (2363) Jacek Denega — 5 h 58 min, 1250 m, 88 km (28.4.1963)

Sekretarz Generalny Aeroklubu PRL
KRZYSZTOF DONIGIEWICZ, ppłk pil.

SAMURAJ NAD WEST COAST

STALOWY pręt peryskopu wynurzył się na powierzchnię morza i pozostawiając za sobą spienioną smugę wody, przemieszczał się wzdłuż piaszczystego wybrzeża.

Przyglnięty do okulara peryskopu oficer japoński patrzył na pasiastą sylwetkę latarni morskiej Cape Blanco, wyraźnie odcinającą się od zamglonego masywu Mount Emily.

W wodoszczelnym pomieszczeniu przed kioskiem okrętu podwodnego mechanicy przygotowywali do startu mały pływakowy samolot rozpoznawczy typu Yokosuka EL4Y1 „Glen".

Był 9-ty września 1942 roku. Po 25 dniach rejsu z Yokosuka japoński okręt podwodny 1-25, typu „Otsu Gata", wynurzył się u zachodnich wybrzeży USA.

Stojącego przy peryskopie oficera czekało niezwykłe zadanie — nalot na lasy West Coast.

Pomysł tej akcji powstał w sztabie cesarskiej marynarki japońskiej po nalocie „Mitchelli" płk Doolittle'a na Tokio (18.IV.1942 r. szesnaście bombowców amerykańskich B-25 „Mitchell" wystartowało z pokładu lotniskowca „Hornet" dokonując niespodziewanego ataku na stolicę Japonii. Był to pierwszy nalot samolotów lądowych przeprowadzony z lotniskowca).

Japońscy sztabowcy powzięli odwetowy plan zbombardowania gęstych obszarów leśnych na zachodnim wybrzeżu Stanów Zjednoczonych licząc, iż wywołane bombami pożary dotrą do miasta Oregonu i wywołają panikę wśród mieszkańców.

Do wykonania rajdu wyznaczono oficera lotnictwa morskiego pil. Nobuo Fujita, mającego na swym koncie 3 000 wylatanych godzin i 10 lat służby we flocie.

Po osiągnięciu Zachodniego Wybrzeża USA pilot i załoga 1-25 blisko tydzień czekali na pomyślne warunki atmosferyczne. Wreszcie pogoda uległa poprawie i „Glen" wystartował z wyrzutni okrętu podwodnego. Po 90 minutach samolot wodował obok macierzystej jednostki. Dźwig pokładowy przeniósł wodopłatowiec do pomieszczenia wewnątrz okrętu, po czym 1-25 zanurzył się ponownie.

W 20 dni później Fujita wykonał kolejny lot, tym razem w nocy. Jednakże wyniki obu nalotów nie przyniosły spodziewanych efektów — z czterech zrzuconych bomb eksplodowała tylko jedna, wzniecając mały pożar, szybko ugaszony przez straż leśną.

Ale — co najważniejsze — strażnicy sądzili, iż przyczyną pożaru było zaprószenie ognia przez nieostrożnych turystów.

Rajd Nobuo Fujity, jedynego Japończyka, który zrzucił bomby na kontynent amerykański w II wojnie światowej, nie wywołał specjalnego wrażenia w Japonii. Jego akcję skwitowano tylko paroma krótkimi komunikatami w prasie tokijskiej.

Historia ta miała niezwykły epilog. Jesienią 1962 r. właściciel sklepu żelaznego w pobliżu Tokio, Nobuo Fujita, przybył wraz z żoną i synem do Brookings... w stanie Oregon, na doroczny Festiwal Azalii. Były pilot bawił w mieście przez tydzień, spędzając czas na rozmowach z miejscowymi turystami, ofiarowując im na pożegnanie swój 400 lat liczący, samurajski miecz, który stale woził w kabinie swego „Glena".

W ostatnim dniu pobytu Nobua Fujita wykonał kilkunastominutowy lot nad Mount Emily i okolicznymi lasami, na które zrzucił bomby przed 20 laty. (Fub)

KLUCZ szturmowców radzieckich po wykonaniu zadania bojowego wracał na macierzyste lotnisko. W pobliżu linii frontu wyskoczyło nagle zza chmur kilka „Messerschmittów". Rozpoczęła się walka powietrzna. Wkrótce dwa samoloty hitlerowskie stanęły w płomieniach.

Lecz oto maszynę dowódcy klucza Pietrowa przeszyła ołowiana seria. W kabinie strzelca rozerwał się pocisk. Wybuch oszołomił pilota. Na moment stracił przytomność. Samolot przez nikogo nie pilotowany walił się ku ziemi.

Dowódca w ostatniej chwili zdołał wyprowadzić maszynę z nurkowania. Samolot leciał teraz po prostej. Pietrow obejrzał się i dostrzegł tuż obok swego prowadzonego. Był to lejtenant Łuniew. Serce poczęło bić radośniej: kolega obok, a więc osłoni w razie potrzeby.

I nagle nowe nieszczęście. Zza tablicy przyrządów trysnęła w twarz struga gorącego oleju. Wyskoczyć ze spadochronem? Nie można — za mała wysokość. Wylądować? Ale w dole faszyści.

Wziemiance na lotnisku płonęło blade światełko. Technicy i mechanicy, oczekując powrotu maszyn z zadania bojowego, rozmawiali półgłosem. W pewnym momencie rozległ się huk silników. Starszyna Miedwiegiew i sierżant Wierietiennikow błyskawicznie wyskoczyli na zewnątrz. Po chwili wrócili w milczeniu: inny klucz wracał z lotu bojowego.

PRZYWIĄZANY

Czas wlókł się niesamowicie. Pół godziny, godzina, półtorej... paliwo już się skończyło. Czyżby?...

Zaskrzypiały drzwi wejściowe. „Miedwiegiewa i Wierietiennikowa wzywają na stanowisko dowodzenia" — oznajmił przybyły oficer.

Szli w milczeniu obok pustego stoiska samolotów — coś ściskało w gardle. I nagle panującą ciszę zakłócił wzmagający się coraz bardziej warkot. Mechanicy bez słowa rzucili się w kierunku pasa lądowania.

— Mój, mój leci! — krzyknął uradowany Wierietiennikow. W sobie tylko znany sposób potrafił bowiem bezbłędnie odróżnić warkot silnika swojej maszyny.

W stronę samolotu mknęły samochody — sztabowy i sanitarny. Mechanicy dostrzegli po chwili jak lejtenant Łuniew zameldował coś dowódcy, po czym szybko odjechali obaj samochodem. A w tym czasie z kabiny strzelca wyniesiono dwóch rannych i umieszczono w sanitarce.

Na opustoszałym lotnisku pozostał jedynie podziurkowany kulami i odłamkami szturmowiec. Według wszelkich danych paliwo skończyło się godzinę temu. W jaki sposób dociągnął on do lotniska — nikt nie był w stanie pojąć. Ale nie było czasu na rozmyślania. Samolot wrócił, więc trzebo go było natychmiast przygotować do następnego lotu bojowego.

Mechanicy nie zdążyli jeszcze przystąpić do pracy, gdy przyjechał kierowca „gazikiem", aby niezwłocznie zawieźć ich na stanowisko dowodzenia.

Dowódca pułku siedział przy stole i zaciągając się dymem z papierosa wpatrywał się w skupieniu w jakiś punkt na mapie.

— Mówicie, że samolot jest cały? — zwrócił się do Łuniewa.

— Tak. Prawdopodobnie przestrzelony tylko przewód oleju. Pietrow ma poparzoną twarz. Wylądowałem obok i chciałem go wziąć na pokład mego samolotu, ale on kazał zabrać strzelca-radiotelegrafistę, gdyż ten miał urwaną rękę.

— Do zapadnięcia ciemności pozostało niewiele czasu. Jesteście gotowi lecieć na pomoc? — spytał dowódca lejtenanta Łuniewa.

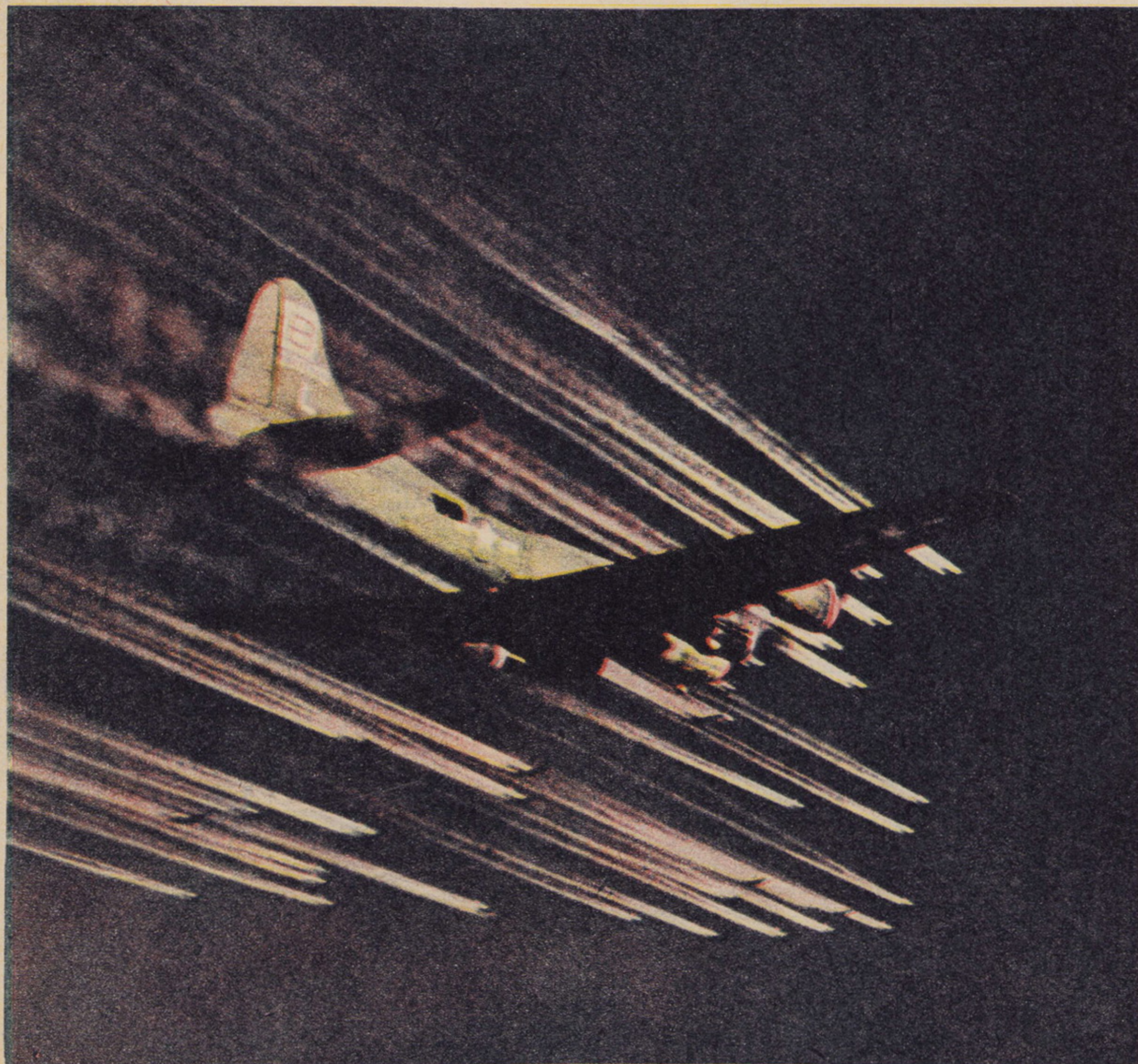
— Jestem gotów, ale... — Łuniew jak gdyby wahał się chwilę, po czym kontynuował. — Pietrow prosił, aby przywieźć mechanika, chce uratować samolot.

Dowódca spojrzał pytająco na inżyniera. Kapitan Łogunow zmartwił się:

— Wczoraj zdjęli silnik z Po-2, nie ma czym lecieć.

Łuniew zwracając się do dowódcy pułku oznajmił:

— Przewiozę mechanika bojowym samolotem.



— Musielibyście wtedy lecieć bez strzelca-radiotelegrafisty — zauważył dowódca. — A to oznacza lecieć na pewną śmierć. Nie, nie mogę na to się zgodzić.

Kłębiący się pod sufitem dym wolno uchodził przez otwarte okno. Wszyscy milczeli.

— Można, towarzyszu dowódco? — zapytał, nie wiadomo dlaczego, prawie szeptem Wierietiennikow.

— Proszę. Co chcieliście powiedzieć?

— Pozwólcie mnie polecieć — rzekł nieco już głośniej sierżant.

— Słusznie — pochwycił inżynier — Wierietiennikow jest znacznie mniejszy od Miedwiegiewa, zmieści się ze strzelcem w jednej kabinie.

— Ależ nie — rzekł podniecony mechanik. — W ogóle nie będę przeszkadzał strzelcowi. Ulokuję się na wypuszczonej goleni podwozia. Jest tu pewne ryzyko, ale tylko w tym przypadku, jeśli pilot zapomni o mnie i po starcie schowa podwozie.

Propozycja była tak zaskakująca, że nie wszyscy od razu pojęli w czym rzecz, a gdy rozważyli... Każdy uzmysłowił sobie jak trudno ją urzeczywistnić, więcej nawet uznali, że jest to wprost nierealne.

— To niemożliwe! — wykrzyknął inżynier pułku.

Dowódca obrócił się energicznie w jego stronę.

— Cóż wobec tego proponujecie? Innego wyjścia przecież nie ma, a czas nagli. To jedyna możliwość uratowania pilota i samolotu. A więc postanowione! — rzekł krótko dowódca. — Inżyniera czynię odpowiedzialnym za przedsięwzięcie środków zmierzających do zapewnienia mechanikowi bezpieczeństwa. Wierietiennikowi wydać buty futrzane, okulary ochronne i kombinezon. Za 15 minut start. Łuniew zostanie chwilę ze mną, a wszyscy pozostali niech od razu przystępują do wykonania rozkazu.

DO PODWOZIA

— Towarzyszu dowódco! Jakże tak, przecież to mój samolot wylądował przymusowo, a wysyłacie Wierietiennikowa... — zaczął Miedwiegiew.

— Tusza wasza stoi na przeszkodzie... Pomóżcie lepiej sierżantowi dobrze przywiązać się.

Wierietiennikow chwycił się rękami i nogami goleni, a Miedwiegiew starannie przymocowywał go pasami i linami.

— Żenia — rzekł troskliwie do sierżanta po imieniu — a jak serce, wytrzyma?

— Zobaczymy. A na razie pocałuj lepiej na pożegnanie.

Silnik zawył — samolot potoczył się po ziemi, przyspieszając rozbieg. Po chwili wzbił się w powietrze i wziął kurs na zachód. Leciał z wypuszczonym podwoziem, a na prawej goleni widniała szczupła sylwetka Wierietiennikowa.

Szturmowiec przeciął linię frontu. Teraz gdzieś tu, wśród zarośli, powinna być polana. Jest!

Łuniew przeleciał „kosiakiem" nad polaną, dostrzegł dowódcę klucza machającego hełmofonem. Następnie wykonał zakręt, zniżył się i ostrożnie wylądował. A gdy wysiadł z kabiny zauważył, że Pietrow, biegnący w jego stronę, stanął nagle jak wryty. Dowódca klucza nie mógł pojąć co się stało, podbiegł do samolotu kolegi i wszedł pod skrzydło. Oczom nie mógł uwierzyć. Ale do goleni podwozia rzeczywiście przywiązany był człowiek. Pietrow ledwie poznał mechanika. Wierietiennikow był tak blady, jakby pęd powietrza wszystką krew z niego wyssał.

Gdy odwiązano mechanika, ten uśmiechnął się lekko, jakby chciał przeprosić, że znajduje się w takim stanie. Poleżał chwilę na ziemi, po czym wszedł do kabiny i zaczął szukać uszkodzenia. Ale nie tak łatwo było je znaleźć. Kabina zalana olejem, część przyrządów strzaskana. Nawet po zdjęciu tablicy przyrządów Wierietiennikow nie mógł znaleźć uszkodzenia. Wytarł następnie cały przewód, ale i to nie pomogło — olej nigdzie nie przeciekał.

Mijały cenne minuty. I wtedy mechanik postanowił wykorzystać ostatnią szansę. Usiadł na fotelu pilota i uruchomił silnik. Po chwili struga oleju trysnęła mu w twarz. Sierżant wyciągnął rękę przed siebie i zaczął szukać palcami pękniętego miejsca. Była to po prostu podłużna szczelina w przewodzie oleju niewidoczno gołym okiem. Można ją było dostrzec dopiero po uruchomieniu silnika.

Wierietiennikow otarł twarz i znów zniknął we wnętrzu kabiny. Strzelec pomagał mu, podając różne narzędzia.

Łuniew na wszelki wypadek siedział w kabinie swego samolotu. Widział przed sobą jedynie buty futrzane Wierietiennikowa, przechylające się to w jedną, to w drugą stronę. Potem zniknęły zupełnie i długo nie było ich widać.

Ale w pewnym momencie Łuniew dostrzegł, że strzelec ciągnie mechanika za nogi z kabiny. Wierietiennikow wytarł twarz, ręce i wykrztusił z siebie: — Gotowe...

Gdy silnik zawył na pełnych obrotach i po chwili ucichł, Pietrow uniósł z zadowoleniem kciuk.

Po starcie Łuniew dołączył do dowódcy klucza, spojrzał na kabinę strzelca, ale nie dostrzegł głowy Wierietiennikowa.

— Gdzie jest nasz wybawca? — spytał przez radio Pietrow.

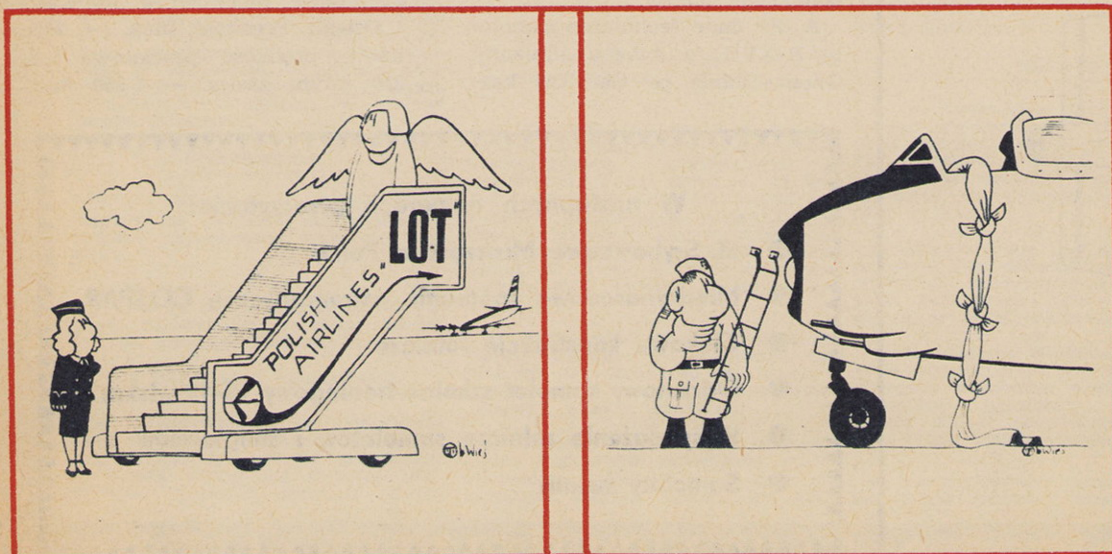
— Milczy. Zmęczył się...

Nad linią frontu przelecieli niemal zupełnie spokojnie. Kilka pocisków przeciwlotniczych rozerwało się wprawdzie opodal, ale żadnej szkody samolotom nie wyrządziły. Lądowali już o zmierzchu. Gdy maszyny przykołowały na stoisko, personel obecny na lotnisku przybiegł na powitanie.

Lecz nagle wszyscy ucichli. Na skrzydle samolotu dowódcy klucza stał starszyna Miedwiegiew i trzymał na rękach niczym dziecko Wierietiennikowa. Starszyna spojrzał na obecnych i roześmiał się uradowany. Mały mechanik spał bowiem jak suseł.

Czas szybko płynie. Umilkły odgłosy wojny. Mechanik lotniczy Eugeniusz Wierietiennikow pozostał w służbie zawodowej. Ukończywszy z pomyślnym wynikiem akademię im. Żukowskiego, Wierietiennikow — dziś już oficer — nadal pełni służbę w lotnictwie radzieckim.

(H)



PIERWSZA OFIARA POKOJU

Pewnej pogodnej, kwietniowej nocy, nocy tchnącej wszystkimi urokami cudownej włoskiej wiosny, wyrwała nas ze snu nagła kanonada z wszelkich rodzai broni. Wyskoczyliśmy z namiotów i zaniepokojeni wsłuchiwaliśmy się w strzelanię, starając się odgadnąć, co się stało.

Staliśmy przez chwilę — milcząc. Czyżby ofensywa? A może nagle wszyscy dostali pomieszania zmysłów?

Spoza namiotów rozległo się nagle coraz bliższe warczenie motoru. Na pełnym gazie parł przez nasz obóz łącznik na motocyklu. W jasnym świetle pękającej nad naszymi głowami białej rakiety zobaczyłem jego twarz... Śmiał się całą gębą i mijając nas pędem, wychylił się w bok z siodełka i coś krzyknął. Z huku motoru wyłowiliśmy słowo „over". „War is over" — powiedział ktoś zdławionym głosem.

Naprężone milczenie prysnęło... Całą gromadą, pokrzykując bezładnie i poklepując się po ramionach, pospieszyliśmy do mesy, aby oblać usłyszaną wiadomość.

Nie wszystkie jednak twarze były radosne... Wysoki, długonosy, lubujący się w filozoficznych rozważaniach Wacek, do którego z nieznanych przyczyn przylgnęło przezwisko „Pompka" — zwykle uśmiechnięty — tym razem miał nie bardzo radosną minę. „Wojna wygrana" — powiedział — „zobaczymy czy wygramy pokój". Nikt nie miał jednak ochoty do sceptycznych dociekań, wśród gromkich okrzyków postawiono następną kolejkę. Wkrótce cały obóz ożył.

Front włosko-aliancki przestał istnieć! Niemcy co prawda trzymały się jeszcze, ale upadku ich oczekiwano lada dzień.

Wkrótce niesamowity hałas powstały z warczenia motocykli, zgrzytu hamowanych jeepów i gwaru podochoconych głosów, oznajmił nam, że to przybyli do nas w gości piloci dyonu południowo-afrykańskiego oraz lotnicy angielscy. Za chwilę krzykliwy tłum mundurów wtargnął do naszej mesy położonej na parterze piętrowej willi w ogrodzie. Kolejki, przerywane powinszowaniami i koleżeńskimi kpinkami, odchodziły coraz częściej. Nagle, Polacy, jak zwykle pełni fantazji, dali początek zabawie, które w szumiących od wina głowach zyskała ogromne powodzenie. Zainaugurował ją Władek — lwowiak, pierwszorzędny pilot i doskonały kolega... Dał szczupaka przez okno, wylądował w kwitnących krzewach i zjawiwszy się za chwilę przez drzwi, zamówił kolejkę dla wszystkich. Wkrótce ten dziecinny i niemądry w gruncie rzeczy koncept stał się symbolem brawurowego junactwa i szerokiego gestu.

Ciśnięto się do okna, aby po wylądowaniu w pachnących wiosną zaroślach zjawić się w mesie i od drzwi już stawiać nową kolejkę wina. Ale wszystkie rzeczy przyjemne zwykły mieć swój koniec. Sierżant mesowy, rozkładając bezradnie ręce zawiadomił, że wino się skończyło. Rozległy się liczne głosy... „jedziemy do Anglików! do Anglików. Do Anglików!" Prosimy, prosimy — odezwali się gościnnie piloci angielscy i cały tłum ruszył przeładowanymi jeepami i motorami do mesy angielskiej, mieszczącej się na II piętrze dużego domu. Obecni tam oficerowie byli na dobrym gazie i przyjęto nas gromkimi okrzykami radości. Nagle Wood, wielki przyjaciel Polaków, dryblas o dziecięcej twarzy, na trzeźwo przysłowiowo oszczędny i umiarkowany — przypomniał sobie zabawę z naszej mesy.

„Zaraz Wam coś pokażę!... zwrócił się do gospodarzy — „wyskoczę oknem, wrócę drzwiami i zamówię kolejkę". Ha, ha, ha — odpowiedziały mu gromkie śmiechy. „Nie zamówisz Jimmy, bo masz węża w kieszeni!"... „A zobaczycie!..." upierał się zawadiacko Jim — i zanim mu ktoś zdołał przeszkodzić — nieszczęsna, długa postać dała susa przez okno, zapomniawszy, że nie znajduje się w polskiej mesie. Biedy Jimmy nikomu już nie postawi kolejki. Była to pierwsza ofiara pokoju na naszym lotnisku.

Smutni wracaliśmy do naszej mesy. Żal nam było Jima, żal zepsutej zabawy, żal, że radość zwycięzców tak nagle i marnie się skończyła. „A widzicie — powiedział „Pompka" — Jim wygrywał wojnę na wielu frontach przez wiele lat, a pokój przegrał w w pierwszej rundzie.

Wszyscy zagłębieni we własnych myślach — milczeli.

ROMAN LUTOSŁAWSKI

MOTOSZYBOWIEC DOŚWIADCZALNY ZASPL CW-8S

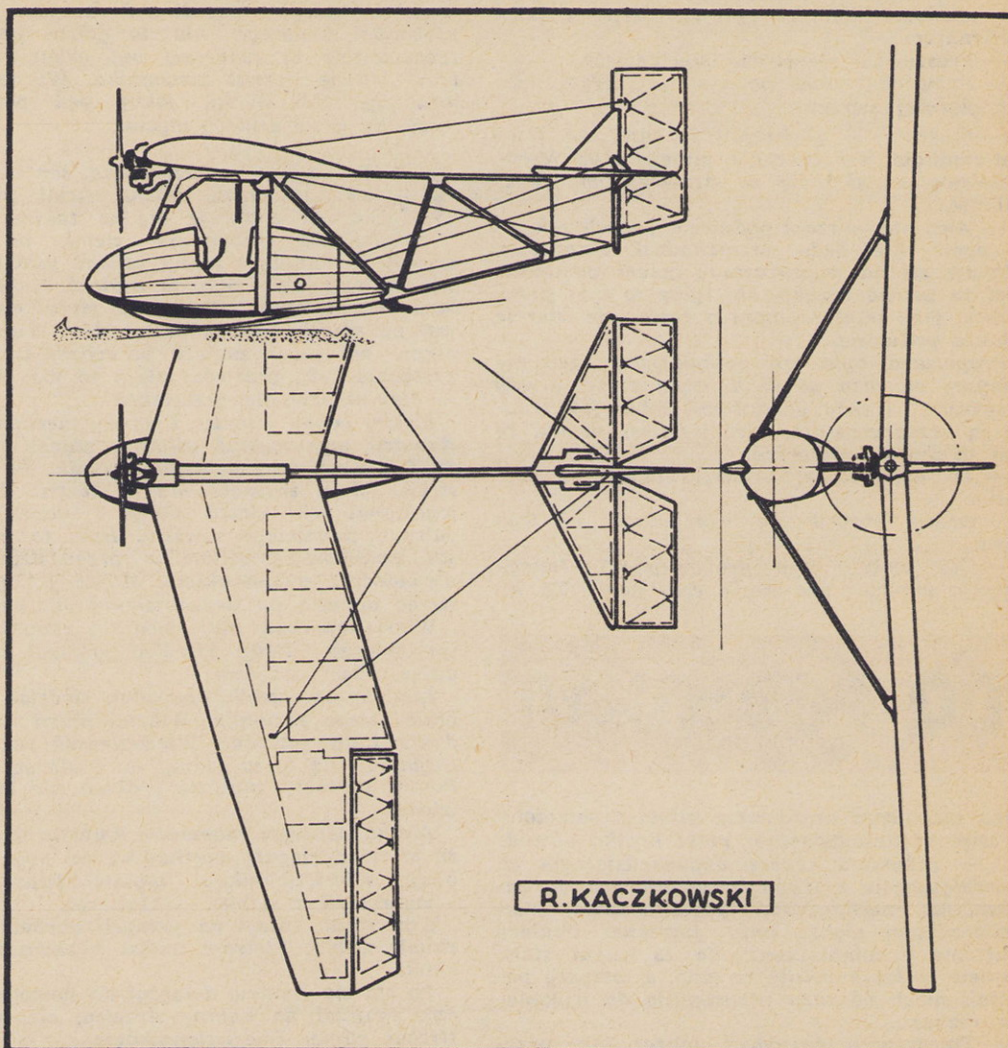
W końcu 1936 r. grupa studentów Związku Awiatycznego Politechniki Lwowskiej (ZASPL) podjęła prace przy budowie prostego w układzie motoszybowca doświadczalnego. Zamierzano ponadto sprawdzić przydatność nowo zbudowanego silnika małej mocy JS-4 konstrukcji studenta Jerzego Szablowskiego.

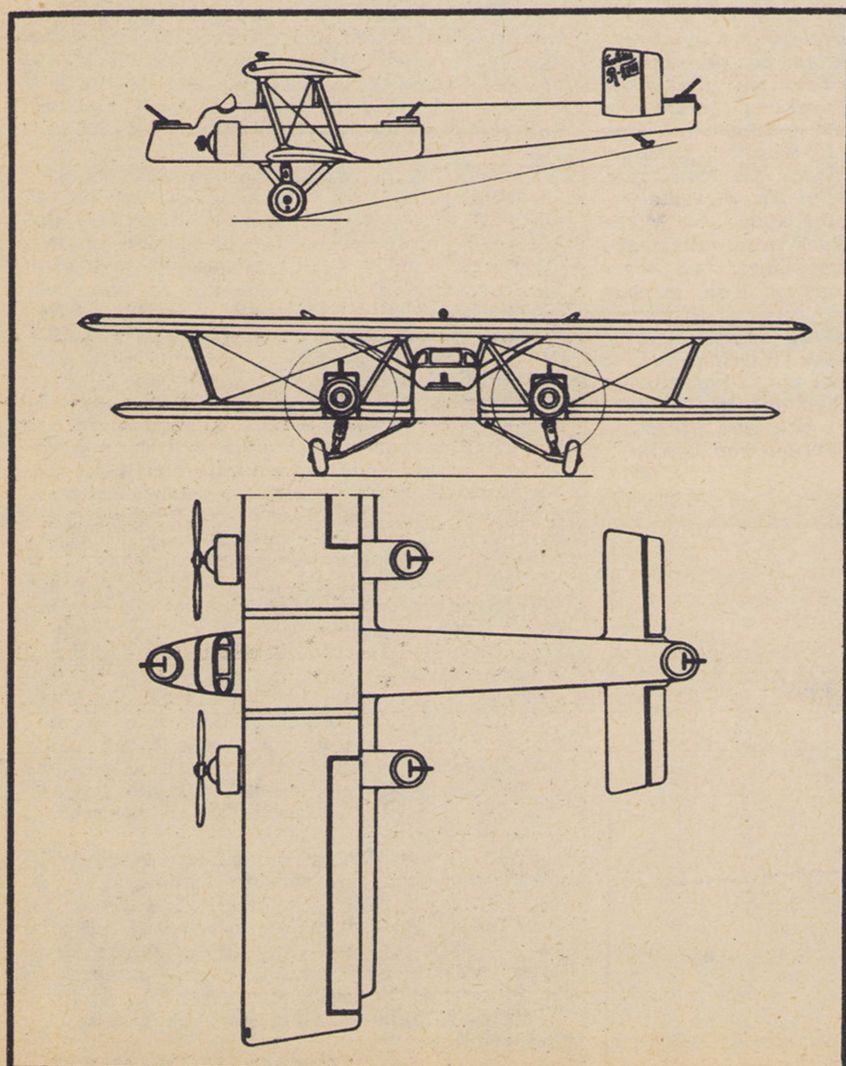
Przy budowie motoszybowca wykorzystano istniejący już szybowiec CW-8, konstrukcji Wacława Czerwińskiego. Poprawiony i przebudowany konstrukcyjnie CW-8 wyposażony został w silnik JS-4 o mocy 8 KM. Przeróbka CW-8 polegała przede wszystkim na nieco innym rozwiązaniu konstrukcyjnym kadłuba i wzmocnieniu zawieszenia skrzydeł. W nowym opracowaniu kadłub CW-8 otrzymał zakrytą gondolę konstrukcji skorupowej z pokryciem sklejkowym. Odkrytą kabinę pilota wyposażono w podstawowe przyrządy pokładowe. Silnik został zabudowany na wysięgniku. W miejscu mocowania, górną belkę kadłuba wzmocniono. Rozruch silnika następował z kabiny, za pomocą dźwigni. Płat, usterzenie, układ sterowania i tylna część kadłuba — wykorzystane z CW-8. Oblot i późniejsze użytkowanie tego motoszybowca pozwoliły zebrać szereg cennych spostrzeżeń. Według nieoficjalnych danych motoszybowiec CW-8 miał być oznaczony w późniejszym okresie jako CW-9.

DANE TECHNICZNE

Rozpiętość — 9,20 m, długość — 5,25 m, ciężar własny — około 102 kG, ciężar w locie — około 170 kG, prędkość max. — około 100 km/h, prędkość min. — 40 km/h, pułap — 1 500 m, zasięg (z pracującym silnikiem) — około 100 km. Zdjęcie CW-8S było publikowane w „SP" nr 33 z 1961 roku.

RYSZARD KACZKOWSKI





SAMOLOT BOMBOWY LUBLIN R-XVIII

PRACOWNIK Biura Studiów i Konstrukcji przedwojennych zakładów E. Plage — T. Laśkiewicz i LWS w Lublinie — p. **Bazyli Krawczenko** — przysłał nam rysunek orientacyjny nieznanego dotąd projektu dwusilnikowego samolotu bombowego z usterzeniem Rudlickiego Lublin R-XVIII. Projekt wstępny tego samolotu był opracowany, lecz potem zastąpił go bombowiec „Żubr".

A oto dane techniczne samolotu R-XVIII z dwoma silnikami Gnome-Rhone po 660 KM każdy. Zwraca uwagę umieszczenie stanowisk strzeleckich w przedłużonych gondolach silnikowych oraz w rozwidleniu usterzenia.

Wymiary: Rozpiętość — 18,0 m, długość — 11,4 m, wysokość — 3,8 m, pow. nośna — 170,0 m².

Ciężary: Ciężar własny — 1 850 kG, ciężar w locie — 4 000 kG, ładunek bombowy (10 bomb po 100 kG) — 1 000 kG, obciążenie pow. — 24 kG/m², obciążenie mocy — 3 kG/KM.

Osiągi: Prędkość max. — 260 km/h, prędkość przelotowa — 210 km/h, zasięg — 1 050 km.

W następnych numerach przeczytacie:

- IX Szybowcowe Mistrzostwa Polski
- Międzynarodowe spotkanie astronautyczne COSPAR
- Ciekawe konstrukcje lotnicze
- Odrzutowy samolot szkolno-treningowy TS-11 „Iskra"
- Wyposażenie rolnicze samolotów i śmigłowców
- Samoloty świata

POCZTA LOTNICZA

ZASZCZYTNY ZAWÓD OFICERA

Jan Krzeczkowski — Garwolin, woj. warszawskie, Eugeniusz Janik — Starachowice, woj. kieleckie, Grzegorz Sandacz — Stara Wieś, woj. poznańskie, Stanisław Karczewski — Zielonka, woj. krakowskie, Zygmunt Janduda — Racibórz, woj. opolskie, Stanisław Bielanowicz — Oleszno — woj. opolskie, Stefan Zemanek — Kalisz, woj. poznańskie, Zezon Ziernowicz — Baranów, woj. białostockie, Jan Kuderg — Kielno, woj. lubelskie, Błażej Stolarski — Kraków, Kazimierz Kowalski — Nowa Huta, woj. krakowskie. Czytelnicy nasi w większości proszą o podanie warunków przyjęcia i nauki w Technicznej Oficerskiej Szkole Wojsk Lotniczych w Oleśnicy. Część z nich chciałaby się zorientować co do innych szkół oficerskich (poza Oficerską Szkołą Lotniczą), w których by jednak można było zdobyć zawód związany z szeroko pojętym lotnictwem. Postaramy się zadość uczynić tym pytaniom.

TECHNICZNA OFICERSKA SZKOŁA WOJSK LOTNICZYCH

Techniczna Oficerska Szkoła Wojsk Lotniczych im. gen. W. Wróblewskiego w Oleśnicy przygotowuje oficerów techników następujących specjalności: konstrukcji i eksploatacji samolotów, uzbrojenia lotniczego i osprzętu samolotowego. Program nauki obejmuje m. in.: teorię silników, elektrotechnikę, budowę samolotów, samolotowych urządzeń fotograficznych, szkolenie samochodowe, rysunek techniczny, materiałoznawstwo i wytrzymałość materiałów.

Warunki przyjęcia

O przyjęcie do TOSWL mogą się ubiegać kandydaci, którzy: 1. są stanu wolnego, 2. nie przekroczyli 24 lat życia, 3. posiadają odpowiednią zdolność fizyczną i psychiczną do służby wojskowej, 4. posiadają odpowiednie kwalifikacje polityczno-moralne, 5. są posiadaczami wykształcenia w zakresie szkoły ogólnokształcącej albo innej szkoły uprawniającej do studiów w szkołach wyższych — stwierdzone świadectwem dojrzałości lub równorzędnym świadectwem ukończenia szkoły średniej stopnia licealnego.

Kandydaci składają podania-ankiety do komendanta obranej przez siebie szkoły oficerskiej (w tym wypadku TOSWL) za pośrednictwem właściwego według miejsca zamieszkania wojskowego komendanta rejonowego.

Do podania-ankiety wraz z życiorysem należy dołączyć: 1. wyciąg aktu urodzenia (w oryginale lub uwierzytelnionym odpisie), 2. świadectwo lub dyplom (w oryginale lub uwierzytelnionym odpisie), stwierdzające ukończenie średniej szkoły ogólnokształcącej lub innej szkoły uprawniającej do studiów w szkołach wyższych, 3. poświadczenie obywatelstwa polskiego, w wypadku gdy kandydat nie posiada dowodu osobistego lub zaświadczenia tożsamości. Oprócz dokumentów wymienionych poprzednio kandydaci obowiązani są dołączyć do podań-ankiet opinię organizacji społecznej lub politycznej — jeżeli do niej należy, albo zakładu naukowego lub zakładu pracy, jeżeli kandydat jest uczniem lub pracownikiem.

Termin składania podań upływa z końcem lipca br. Koszty przejazdu do szkół pokrywa wojsko. Czas trwania nauki w szkołach oficerskich wynosi trzy lata.

Egzaminy

Egzaminy konkursowe odbędą się na przełomie sierpnia i września br. Podstawą przyjęcia do Technicznej Oficerskiej Szkoły Lotniczej im. gen. W. Wróblewskiego w Oleśnicy są pozytywne wyniki uzyskane przez kandydatów na badaniach psychologicznych i próbie sprawności fizycznej oraz egzamin z matematyki — pisemny i ustny, z fizyki — ustny. Absolwenci szkół średnich z roku 1963, którzy uzyskali na egzaminie maturalnym z matematyki i fizyki ocenę nie niższą niż dobrze — są zwolnieni z egzaminu konkursowego.

OFICERSKA SZKOŁA PIECHOTY

Oficerska Szkoła Piechoty im. Tadeusza Kościuszki we Wrocławiu przygotowuje dowódców pododdziałów nowoczesnej piechoty zmotoryzowanej oraz wojsk powietrzno-desantowych. Wychowankowie OSP zdobywają wiele różnorodnych umiejętności niezbędnych każdemu oficerowi — dowódcy ogólnowojskowemu.

Oprócz przedmiotów wojskowych program szkolenia przewiduje wykłady z fizyki, chemii, pedagogiki i prawa wojskowego. Podczas nauki w szkole podchorążowie otrzymują pozwolenia na prowadzenie pojazdów mechaniczych oraz przechodzą szkolenie spadochronowe.

Jeśli się uwzględni ogrom zadań, jakie mają do wykonania oficerowie piechoty — można stwierdzić z całą stanowczością, że są oni najbardziej uniwersalnymi oficerami naszego wojska.

OFICERSKA SZKOŁA ARTYLERII PRZECIWLOTNICZEJ

Oficerska Szkoła Artylerii Przeciwlotniczej w Koszalinie przygotowuje dowódców pododdziałów armat przeciwlotniczych i dowódców zespołów przyrządów do kierowania ogniem artylerii przeciwlotniczej. Oprócz przedmiotów wojskowych program nauczania obejmuje między innymi zagadnienia automatyki i cybernetyki, matematykę wyższą, rysunek techniczny oraz radiolokację.

OFICERSKA SZKOŁA RADIOTECHNICZNA

Oficerska Szkoła Radiotechniczna w Jeleniej Górze przygotowuje oficerów techników urządzeń radiolokacyjnych. W zależności od kierunku programu przewiduje szkolenie z zakresu budowy i eksploatacji urządzeń radionawigacyjnych, samolotowych lub naziemnych, samolotowych urządzeń radionawigacyjnych i strzeleckich celowników radiolokacyjnych. Podchorążowie zdobywają gruntowną wiedzę ogólnowojskową.

Warunki

Kandydaci do wymienionych tu szkół oficerskich (OSP, OSAP i OSR) muszą odpowiadać takim samym warunkom jak kandydaci do TOSWL. W tych też samych terminach i z tych samych przedmiotów przewidziane są egzaminy konkursowe. Wyjątkiem jest tylko Oficerska Szkoła Piechoty im. T. Kościuszki we Wrocławiu, do której podstawą przyjęć są tylko pozytywne wyniki uzyskane przez kandydatów na badaniach psychologicznych i próbie sprawności fizycznej.

Przypominamy też, że dokładnych informacji o zawodowych szkołach oficerskich udzielą Wam wszystkie komendy WKR i WKW.

ROŻNE

Sprzedam książki lotnicze — powieści i techniczne, „Skrzydlatą" 59—62, „Horyzonty Techniki" 48—61, „Młody Technik" 50—58 ok. 100 pozycji. Wykaz na żądanie. Ignacy Kerntopf — Warszawa 4, ul. Panieńska 3 m 5/6.

(nr 198)

Z MORZA ŚMIGŁOWCEM NA LĄD

DOKOŃCZENIE ZE STR. 5

— Wyhamowałem prędkość lotu i na wysokości sześciu metrów wykonałem zawis — opowiada pilot. — Technik Morawiec otworzył drzwi śmigłowca i opuścił umocowany do linki dźwigu kosz ratowniczy. Gdy pierwszy rybak wszedł do kosza, zwiększyłem zawis do dziesięciu metrów. Technik uruchomił dźwig, który podciągnął rybaka w koszu do drzwi śmigłowca, skąd wciągnęliśmy go do kabiny. Podczas lotu dowiedziałem się, że silnik łodzi stanął i rybacy postanowili go uruchomić. Dlatego też zrzucili kotwicę i przystąpili do pracy. Nocą temperatura obniżyła się i łódź zaczęła obmarzać lodem. Rybacy odbijając łódź uszkodzili część dziobową. Zaczęła przeciekać woda mimo uszczelniania. Na domiar złego lody zaczęły łódź dryfować, zerwały kotwicę i oddaliły ją od toru wodnego. Mimo wystrzelenia przez rybaków siedmiu rakiet, pomoc nie nadchodziła. Po wysadzeniu na ląd rybaka skierowałem holownik „Rosomak" na odnalezioną łódź, po czym zabrałem drugiego rybaka w sposób podobny do pierwszego.

Zaginieni rybacy spędzili 24 godziny na zamarzniętym Zalewie Szczecińskim w bardzo ciężkich warunkach atmosferycznych. Znalezienie ich przy widzialności 2 do 3 km było możliwe jedynie przy użyciu śmigłowca, który tę czynność wykonał w ciągu 15 minut. Również i ściągnięcie łodzi motorowej było możliwe dzięki temu, iż zlokalizował ją śmigłowiec.

3.

Piloci Szczecińskiego Zespołu Lotnictwa Sanitarnego w ramach współpracy ze Szczecińskim Urzędem Morskim (SUM) wykonali od stycznia 1961 roku do kwietnia 1963 roku — 160 lotów związanych z usługami na rzecz gospodarki i ratownictwa morskiego. Ich rejon działania w rozpoznawaniu sytuacji lodowej obejmował Zatokę Pomorską, Zatokę Meklemburską, Cieśninę Sund, rejon Bornholmu, Bałtyk Południowy, przy czym swymi samolotami latali w morze na odległość do 500 km. Swoją pracę nad morzem mogli wykonywać dzięki sumiennej i odpowiedzialnej pracy mechaników lotniczych, którzy w czasie nasilenia lotów wykazali pełne zrozumienie sytuacji. Nie było też żadnego wypadku, aby nad pełnym morzem przerwał pracę silnik lotniczy.

O działalności Szczecińskiego Zespołu (piloci Charytonowicz, Gościmiński i Heliński) najlepiej świadczyć może ich wkład pracy za ostatni okres. Między innymi: brali oni udział w obserwacjach sytuacji lodowej na Zalewie Szczecińskim, na Bałtyku, na wschodnim i zachodnim torze nawigacyjnym od Greifwalde do Kołobrzegu (zasięg obserwacji na północ od Świnoujścia); uczestniczyli w namiarach zdryfowanych boi na trasach nawigacyjnych; latali w ramach oceny szkód posztormowych na wybrzeżu; wykonywali loty dla oceny zagrożenia statków zepchniętych na mieliznę; prowadzili poszukiwania łodzi, kutrów rybackich oraz zaginionych samolotów.

Rozwijająca się z każdym dniem współpraca Słupskiego Zespołu Lotnictwa Sanitarnego z Koszalińskim Urzędem Morskim przynosi państwu coraz większe korzyści. Piloci Paweł Mokwa i Ludomir Świeczko wykonali w tym roku 14 lotów, a między innymi odnaleźli 4 kutry rybackie, współpracowali z holownikiem, uczestniczyli w ustaleniu położenia statków, rozpoznawaniu sytuacji lodowej jak również wyprowadzeniu statków w morze (zamiast 3 dni w 1 godzinę i 15 minut). Rozwój działalności i współpracy nastąpi po otrzymaniu zakupionego już śmigłowca.

O potrzebie nie tylko istnienia, ale rozszerzenia działalności lotniczej dla gospodarki morskiej i ratownictwa niech świadczą i takie fakty, iż na Bałtyku corocznie szaleje około 40 sztormów trwających od 8 godzin do 4 dni (stąd duże straty w ludziach jak i jednostkach pływających), duży ruch statków polskich i obcych stwarza potrzebę niesienia im pomocy, szczególnie w okresie zimowym; ludność stale zamieszkała nad Zalewem Szczecińskim w okresie zalodzenia znajduje się w bardzo trudnej sytuacji, kiedy to promy są unieruchomione, a komunikacja przez lód jest zupełnie niemożliwa. Pomoc lekarska i zaopatrzenie tej ludności, urastają wtedy do rangi problemu (np. w lutym 1963 r. samoloty sanitarne dostarczały chleb na wyspę Karsibór).

Dzisiaj trudno sobie wyobrazić działalność Urzędów Morskich bez współpracy z lotnictwem, dzięki któremu unikając ogromnych wydatków jak i strat, można trudne zadania na morzu wykonać szybciej i sprawniej, i co najważniejsze — lepiej.

4.

W szesnastu Zespołach Lotnictwa Sanitarnego na terenie naszego kraju dzwonią wielokrotnie telefony w ciągu dnia, dzwonią bez względu na pogodę. Rozmowy są pilne. Padają nazwy miejscowości, krótkie wyjaśnienia określające stan pacjenta. W ciągu kilkunastu minut, a w wielu przypadkach niezwłocznie, dyżurny pilot sanitarny razem z lekarzem leci do chorego. Nie ulega wątpliwości, że lekarz u chorego lub chory w szpitalu będzie szybciej samolotem niż pociągiem, karetką pogotowia czy dorożką.

Istnieje jednak wśród niektórych ludzi przekonanie — na szczęście bardzo odosobnione, iż lotnictwo sanitarne to za droga rzecz w naszym państwie, rzecz pochłaniająca ogromne sumy pieniężne.



Śmigłowcowa sieć ratownicza wykonana jest z linki nylonowej i rozpięta na lekkich prętach metalowych. Szkielet sieci zaopatrzony został w pływaki i obciążenie.

Foto: A. Miąkosza (2), T. Malinowski (2)

Są tacy, którzy zapomnieli, iż w naszym ustroju największym skarbem jest człowiek, jego życie. I na straży tego życia, do ratowania jego w razie niebezpieczeństwa, muszą być oddane najnowocześniejsze środki transportu, nawet gdyby pochłaniały one ogromne sumy. Są one jednak proporcjonalnie małe w porównaniu do wykonanych zadań przez lotnictwo sanitarne. Tysiące faktów, tysiące podziękowań, tysiące uratowanych istnień ludzkich, to fakty, którymi legitymuje się lotnictwo sanitarne. To fakty niezaprzeczalne.

Jeśli gdzieś na jakiejś ważnej konferencji ktoś o małej duszy zabiera głos i próbuje przekonać zebranych, iż należy obciąć kredyty na lotnictwo sanitarne, lub zmniejszyć jego działalność, bo właśnie w tej dziedzinie, a nie innej można zaoszczędzić kilka milionów — to jak traktować taki głos? Nie inaczej, jak „drętwą mowę", to pewne.

Ale cóż, znajdują się jednak i tacy, którzy widząc dobrze zorganizowane lotnictwo sanitarne i piękne rezultaty jego humanitarnej służby, różnymi drogami próbują zniweczyć lub osłabić jego działalność. Zapominają tylko, że człowiek żyje tylko jeden raz.

5.

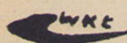
Gdy opuszczałem Szczecin i Słupsk, morze było spokojne. Piloci sanitarni otrzymali nowe wezwania. Przygotowywali się do lotów po chorych. Od nich samych i ich maszyn znowu zależało życie ludzkie.

Piloci sanitarni wciąż przewożą chorych do klinik specjalistycznych z jednego krańca naszego państwa na drugi, a często nawet lecą za granicę. Z każdym dniem zyskują oni coraz większą popularność i uznanie.

Piloci sanitarni współpracujący z Urzędami Morskimi w Szczecinie i w Koszalinie zapobiegli już stratom sięgającym do kilkunastu milionów złotych, nie licząc zaoszczędzonych dewiz i uratowanych istnień ludzkich.

Czyż trzeba większego uzasadnienia ich działalności? Trzeba wydaje się głębszego i rozumnego spojrzenia na otaczające nas życie, a przede wszystkim życie ludzkie.

TADEUSZ MALINOWSKI



WYDAWCA: Wydawnictwa Komunikacji i Łączności

Warszawa, ul. Kazimierzowska 52 tel. 25-00-61

„SKRZYDLATA POLSKA"

Tygodnik lotniczy i astronautyczny

Adres redakcji: Warszawa 10, ul. Widok 8. Telefon: 6 88 41

Redaguje Kolegium: Redaktor naczelny — JERZY R. KONIECZNY; sekretarz redakcji — JERZY ZARĘBSKI; T. MALINOWSKI; J. POMIANOWSKI; inż. J. M. WOJCIECHOWSKI
Opracowanie graficzne: STANISŁAW KOPF Redaktor techniczny: IRENA BĄKOWICZ

Cena egz. — 2 zł. Prenumerata: miesięcznie — 8 zł; kwartalnie — 26 zł; półrocznie — 52 zł: rocznie — 104 zł. Prenumeratę indywidualną przyjmują wszystkie urzędy pocztowe i listonosze. Zamówienia ze zleceniem wysyłki za granicę przyjmuje — Przedsiębiorstwo Kolportażu Wydawnictw Zagranicznych „Ruch" — Warszawa ul. Wilcza 46, nr konta PKO 1-6-100024, nr telefonu 84958. Prenumeratę zgłoszoną do dnia 15 danego miesiąca, PKWZ „Ruch" rozpoczyna realizować z dniem 1 następnego miesiąca. Cena prenumeraty na zagranicę jest o 40% droższa od ceny podanej wyżej. Rękopisów i ilustracji nie zamówionych redakcja nie zwraca. Cena ogłoszeń w tekście w wymiarach do 50 cm² — zł 10,50 za 1 cm². Ogłoszenia przyjmuje Dział Handlowy Wyd. Kom. i Łącz. Warszawa, Kazimierzowska 52. Druk. Zakłady Graficzne Dom Słowa Polskiego — Warszawa. ul. Miedziana.
PODPISANO DO DRUKU 21. VI. 1963 r. Zam. 4301 L-67

RAKIETĄ PO ŚWIECIE



W LENINGRADZKIM PORCIE LOTNICZYM

W pasażerskim ruchu krajowym dominującą rolę na liniach ZSRR zaczynają odgrywać samoloty odrzutowe. Na zdjęciu: Pasażerowie wsiadają do olbrzymiego Tu-104 w porcie lotniczym Leningradu. *Foto: „Grażdanskaja Awiacja"*

FUDŻIJAMA Z LOTU PTAKA



Tak z pokładu odrzutowca pasażerskiego brytyjskich linii BOAC wygląda „święta góra" Japonii — Fudżijama. *Foto: „Esso Air World" (2)*

MECHANIZACJA WSZĘDZIE!

W porcie lotniczym Los Angeles: Bagaż pasażerów transportowany jest z budynku dworcowego do pomieszczeń ekspedycji przy pomocy przenośnika taśmowego. *Foto: „Shell Aviation News"*

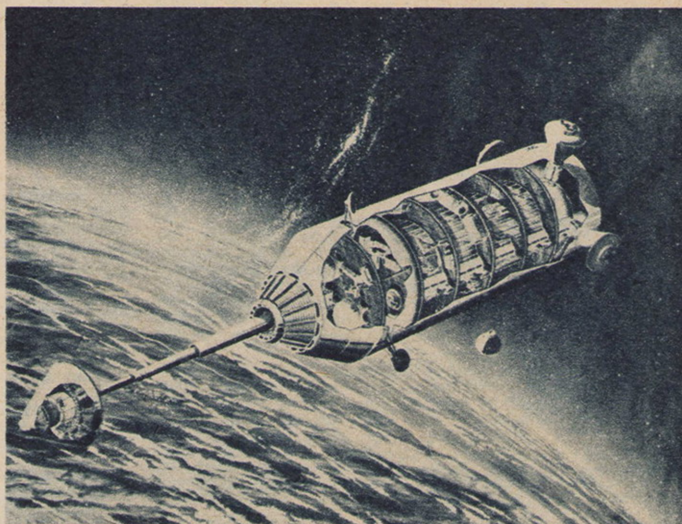


NAD REZERWATEM

Służbę dozorowania i obserwacji nad specjalnie wydzielonymi rezerwatami przyrody w Związku Radzieckim pełnią śmigłowce. Na zdjęciu: Śmigłowiec konstrukcji inż. Kamowa w czasie lotu kontrolnego. *Foto: „Ogoniok"*



BAZA KOSMICZNA



Tak sobie wyobrażają Amerykanie przyszłą bazę dla załóg statków kosmicznych, wyniesioną na orbitę Ziemi przy pomocy rakiety „Saturn". Z lewej, na teleskopowym wysięgniku, reaktor atomowy. Z prawej — trzy statki kosmiczne „Apollo", połączone z korpusem bazy. Czwarty — dolatuje do bazy.

NA GRENLANDII



Islandzkie linie lotnicze utrzymują komunikację powietrzną z Grenlandią. Na zdjęciu: DC-4 na grenlandzkim lotnisku Station Nord. Charakterystyczny kierunkowskaz: Biegun Północny 930 km.